

**POLA PERILAKU BURUH KAPAL TERHADAP
PENUMPANG DI PELABUHAN SOEKARNO HATTA
KOTA MAKASSAR**



OLEH:

SUCHRY ZULKARNAEN
NOMOR POKOK: E51102008

PERPUSTAKAAN: PUSKAB ILMU HASANUDDIN	
Tgl. Terima	5-10-09
Asal Dari	kas pul
Banyaknya	1 dus
Marga	Wardani
Volume	152
	SKR - 809

ZUL
P

**JURUSAN ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2009**

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI : POLA PERILAKU BURUH KAPAL
TERHADAP PENUMPANG DI PELABUHAN
SOEKARNO HATTA KOTA MAKASSAR

NAMA : SUCHRY ZULKARNAEN

NOMOR POKOK : E51102008

JURUSAN : ANTROPOLOGI

PROGRAM STUDI : ANTROPOLOGI SOSIAL

MENGETAHUI,

KONSULTAN I



DR.H.MAHMUD TANG,MA
NIP. 131 416 682

KONSULTAN II



TASRIFIN TAHARA,S.Sos.,M.Si.
NIP. 132 300777

MENGETAHUI,

**KETUA JURUSAN ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN**



DR. MUNSI LAMPE,MA
NIP. 131 649 649

HALAMAN PENERIMAAN

Telah diterima oleh panitia ujian skripsi sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin untuk memenuhi sebagian syarat-syarat guna memperoleh gelar sarjana dalam Jurusan Antropologi pada hari Kamis, tanggal 10 September 2009.

Makassar, 15 September 2009

Panitia ujian:

Ketua : DR. Mungsi Lampe, MA.

Sekretaris : DR. Supriadi Hamdat, MA.

Anggota : Drs. Muh. Basir Said, MA.

Pembimbing : 1. DR. Mahmud Tang, MA.

2. Tasrifin Tahara, S.Sos., M.Si.

The image shows four handwritten signatures in black ink, each positioned to the right of its corresponding name. The signatures are written in a cursive style. The first signature is for the Chairman, the second for the Secretary, the third for the Member, and the fourth for the Supervisor. Each signature is placed above a horizontal dotted line.

ABSTRAK

SUCHRY ZULKARNAEN, 2009. Pola Perilaku Buruh Kapal terhadap Penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar. Di bimbing oleh Mahmud Tang dan Tasrifin Tahara.

Waktu penelitian, berlangsung sejak bulan Juli hingga September 2009, dengan fokus permasalahan yakni bagaimana pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dan faktor-faktor apakah yang mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

Penelitian ini tergolong sebagai penelitian "deskriptif kualitatif", dilaksanakan di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar. Dalam pengumpulan data dilakukan dengan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Pemilihan informan dilakukan dengan teknik purposive yaitu para buruh dan pihak-pihak yang terkait. Teknik analisis yang dipakai adalah deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, ada yang sifatnya kurang baik walaupun pada dasarnya dilakukan dengan niat baik. Misalnya berebutan barang penumpang dengan buruh lain atau dengan penumpang itu sendiri, mengejar-ngejar atau membuntuti penumpang, dan berkejar-kejaran dengan penumpang lain di tengah kerumunan atau antrian penumpang. Hal ini dapat pula membahayakan diri buruh itu sendiri. Tetapi di sisi lain ada pula sifatnya baik bila perilaku itu dilakukan dengan sopan dan sesuai etika sehingga diterima baik oleh penumpang. Faktor-faktor yang mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang yaitu faktor sosial ekonomi, meliputi pendapatan buruh yang dalam hal ini buruh akan memperoleh pendapatan sesuai dengan keadaan kapal bila ada kapal yang baru tiba atau keluar buruh akan bekerja dan berpeluang mendapatkan pendapatan. Faktor motivasi seorang buruh dalam melakukan pekerjaan dapat berupa keterpaksaan, ikut-ikutan, ambil kesempatan, dan sesuai kemampuan. Motivasi yang lain dapat berupa adanya keinginan memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga, adanya kemajuan teknologi dan pendidikan anak. Faktor masyarakat sekitar mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang, dalam hal ini masyarakat sekitar yang setiap hari dapat dilihat oleh buruh baik dalam hal pekerjaan atau kegiatan, kebiasaan-kebiasaan maupun adat masyarakat setempat.

Setelah mengetahui pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang maka disarankan kepada pemerintah memberikan solusi yang terbaik dalam hal lapangan pekerjaan baik berupa tempat bekerja, pemerataan pendapatan, maupun system kerja. Semua pihak terkait, sebaiknya memberikan pelatihan dan bimbingan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa buruh.

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT., atas berkah dan karunia-Nya, sehingga penulis berhasil menyelesaikan skripsi ini untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Sosial pada Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Hasanuddin.

Dalam merampungkan skripsi ini penulis telah banyak memperoleh bantuan bimbingan dan pengarahan serta do'a restu dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang tua penulis. Ayahanda H.A. Makkasau dan Ibunda Hj. Muliati yang telah melahirkan, mengasuh, mendidik, dan membesarkan penulis dengan kasih sayang yang tak terhingga serta do'a dan restunya kepada penulis sehingga penulis berhasil menyelesaikan studi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Selain itu, melalui kesempatan ini pula penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. DR. Mahmud Tang, MA. dan Tasrifin Tahara, S.Sos., M.Si. selaku pembimbing yang telah memberikan petunjuk dan gagasan ilmu serta motivasi penuh kepada penulis.
2. Bapak Ketua dan Sekretaris jurusan Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
3. Seluruh dosen dan staf Jurusan Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
4. Keluarga besar Prof. Dr.H.Hery Thahir, SH.,MH., atas dukungan dan bantuan yang diberikan selama ini kepada penulis. Demikian juga kepada Puang H. Karra yang senantiasa memberi pesan kepada penulis agar tabah, sabar, dan ikhlas dalam menjalani segala aktivitas.

5. Segenap senior yang selama ini banyak memberikan support dan arahan dalam penulisan skripsi, yakni kanda Erwin, kanda Cuank, kanda Arif, kanda Mina, dan kanda Ima'.
6. Kerabat-kerabat yang turut membantu baik moril maupun materil antara lain Emil, Fian, Arul, Ali, Nasrin, Roni dan semuanya yang penulis tidak sempat sebutkan namanya satu persatu.
7. Seluruh crew CAOS 02 , teman-teman sahabat muda JK, rekan-rekan KKN gel. 70 di Kecamatan Ma'rang Kabupaten Pangkep, saudara-saudara di Unhas Bikers Community (UBC), kesemuanya sekali lagi ucapan terima kasih yang tak terhingga.
8. Buat sahabatku Ilham yang telah memberikan banyak waktunya dalam menemani penulis ke lokasi penelitian untuk memperoleh data penelitian ini.
9. Untuk kekasih yang selama ini mengerti akan arti ke-murnia-an sebuah perjuangan dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Saudara-saudaraku Agung, Febri, Arul, Iin, Aulia, tante Harmoni dan yang lainnya terima kasih atas dorongannya.
11. Dan kepada semua pihak yang telah memberikan bantuannya baik moril maupun materil yang tak sempat disebutkan satu persatu dalam tulisan ini.

Akhirnya, kepada para pembaca diharapkan saran dan kritik demi penyempurnaan tulisan ini. Penulis berharap kiranya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Makassar, 2 September 2009

Peneliti,

Suchry Sulkarnaen

DAFTA ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN.....	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR	6
A. Konsep Perilaku dan Interaksi Sosial	6
B. Faktor Sosial Ekonomi	8
C. Faktor Motivasi	10
D. Faktor Masyarakat sekitar Pelabuhan	13
E. Kerangka Pikir	15

BAB III. METODE PENELITIAN	18
A. Jenis Penelitian	18
B. Waktu dan Lokasi Penelitian	18
C. Jenis dan Sumber Data	18
D. Teknik Penentuan Informan	19
E. Teknik Pengumpulan Data	20
F. Teknik Analisis Data	20
G. Definisi Konsep.....	21
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	22
A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	22
B. Karakteristik Informan.....	27
C. Pola Perilaku Buruh Kapal terhadap Penumpang.....	31
D. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pola Perilaku Buruh ...	35
E. Harapan Buruh Kapal.....	46
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN.....	50
A. Kesimpulan	50
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	53

DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.	Skema Kerangka Pikir	17

DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1.	Distribusi Informan Menurut Kelompok Umur	27
2.	Distribusi Informan Menurut Jenis Kelamin	28
3.	Distribusi Informan Menurut Status	29
4.	Distribusi Informan Menurut Asal Daerah	30

DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Halaman
1.	Peta Kota Makassar	59
2.	Pedoman Wawancara	60
3.	Daftar Informan	63
4.	Dokumentasi Penelitian	64
5.	Surat-Surat Izin Penelitian	66

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai Negara kepulauan/maritim memiliki garis pantai sepanjang 80.000-an, peranan pelayaran sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan/keamanan, dan sebagainya. Hal ini merupakan sumber potensial untuk membangun sumber daya pesisir dan kelautan, sumber daya pesisir dan kelautan sangat memberikan harapan dan jaminan kesejahteraan yang layak bagi pertumbuhan ekonomi, diperlukan percepatan proses pemberdayaan masyarakat pesisir, khususnya masyarakat yang bermukim di sekitar pelabuhan untuk mengembangkan potensi yang dimiliki.

Masyarakat yang bermukim disekitar pelabuhan dapat memanfaatkan peluang kegiatan dengan adanya pelabuhan sebagai daerah lingkungan kerja dapat dikembangkan potensi yang dimiliki, di mana berbagai macam kegiatan dan fungsi berlangsung. Berbagai kepentingan saling berhadapan satu sama lain, baik kegiatan pemerintah, kegiatan perusahaan dan kegiatan-kegiatan yang tidak terkait langsung dengan operasional pelabuhan, yang dikembangkan masyarakat dalam melakukan pekerjaan mencari nafkah.

Sehubungan dengan itu, Simanjuntak (1983:16) menyatakan peningkatan produktivitas individu atau perorangan di dalam suatu usaha sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik itu bersumber dari individu pekerja itu sendiri, maupun lingkungan sosial pekerjaannya. Selanjutnya,

menurut Salim (1995:53) bahwa bekerja merupakan salah satu kegiatan manusia untuk mengubah keadaan lingkungannya. Kegiatan tersebut ditujukan untuk memenuhi kebutuhan hidup, mempertahankan dan memelihara hidupnya.

Perkembangan penduduk dalam masyarakat yang mendiami daerah pesisir pantai khusus daerah pelabuhan akan memberikan peluang sekaligus tantangan dalam perencanaan, pelaksanaan pembangunan secara berkelanjutan. Dalam hal ini, kegiatan masyarakat, khususnya buruh pelabuhan dapat dilihat dari berbagai aspek di antaranya lingkungan sosial ekonomi, motivasi, dan masyarakat sekitar yang dapat memberikan dampak terhadap pola perilaku buruh.

Faktor sosial ekonomi yang menjadi pendorong bagi para buruh kapal dalam melaksanakan pekerjaannya di pelabuhan. Sebagaimana dikemukakan Dg. Bonto (Fajar, 28 Mei 2008) bahwa tidak ada pekerjaan lain yang sesuai kemampuan, dari pada jadi pengangguran lebih baik kerja di pelabuhan. Selanjutnya, dikemukakan bahwa demi untuk menyekolahkan anak karena tidak mau, anak-anak seperti keadaan dirinya.

Kemajuan teknologi informasi memberi kontribusi meningkatnya motivasi kerja, yaitu dengan melihat berbagai perkembangan dunia yang semakin modern para buruh berusaha untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan keinginan, baik yang sifatnya primer maupun sekunder.

Dalam memenuhi kebutuhan para buruh kapal, maka akan berusaha semaksimal mungkin untuk mendapatkan pendapatan yang lebih besar. Oleh



karena itu, para buruh kapal memberikan pelayanan dengan berbagai cara kepada pengguna jasa pelabuhan, baik itu dengan cara yang sesuai atauran maupun yang tidak sesuai aturan.

Pada periode era perdagangan bebas, pengguna jasa pelabuhan semakin meningkat seiring dengan semakin meningkatnya tingkat kebutuhan manusia. Oleh karena itu peran buruh kapal di pelabuhan sangat diharapkan dalam menyikapi kebutuhan pengguna jasa pelabuhan tersebut. Namun di sisi lain, buruh kapal di pelabuhan sebagai pelayan belum memberikan layanan sebagaimana yang diharapkan, seperti masih seringnya terjadi perlakuan yang tidak menyenangkan terhadap penumpang kapal.

Dalam kaitan itu, peneliti bermaksud untuk mengkaji secara mendalam melalui penelitian dengan judul "Pola Perilaku Buruh Kapal terhadap Penumpng di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar".

B. Rumusan Masalah

Bertolak pada latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka dalam penelitian ini dikemukakan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar?
2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini, adalah:

1. Untuk mendeskripsikan pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.
2. Untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini, dikemukakan sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini, dapat diperkaya akan kajian teori untuk pengembangan ilmu secara umum, dan khususnya disiplin ilmu sosial.
- b. Memberikan kontribusi dalam studi antropologi, khususnya pengujian secara empirik.
- c. Memberikan kontribusi bagi agenda penelitian, pengabdian pada masyarakat, dan bahan kepustakaan demi menunjang bangunan model teoritik pada kajian empirik dimasa berikutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan menjadi sumbangsih pemikiran khususnya dalam menata kembali kehidupan para buruh kapal melalui berbagai kebijakan kongkrit (pemberdayaan) yang dapat mengangkat kehidupan para buruh.

- b. Memberikan kontribusi bagi Pemerintah Kota untuk dapat membuat regulasi sehubungan dengan penataan keberadaan buruh kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar.
- c. Memberikan kontribusi bagi pengelola pelabuhan Soekarno Hatta untuk membekali para buruh kapal dalam rangka memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna jasa pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. Konsep Perilaku dan Interaksi Sosial

Perilaku dalam arti yang luas merupakan tindakan yang tegas dari suatu organisme untuk menyesuaikan diri terhadap keadaan lingkungan guna menjamin hidupnya.

Menurut Notoatmodjo (1997:84) perilaku merupakan suatu yang kompleks dan merupakan resultante dari berbagai macam aspek internal maupun eksternal, psikologis maupun fisik. Perilaku tidak berdiri sendiri tetapi selalu berkaitan dengan factor-faktor lain, perilaku dapat mempengaruhi lingkungan, pelayanan kesehatan, dan bahkan dapat berpengaruh terhadap keturunan.

Thoha (1982:54) mengatakan bahwa perilaku manusia sebagai suatu fungsi dari interaksi antara individu dengan lingkungan, setiap orang akan berperilaku yang berbeda satu sama lain, dan perilaku ini ditentukan oleh lingkungannya. Selanjutnya menurut Notoatmodjo (1997:87) perilaku dari pandangan biologis merupakan suatu kegiatan atau aktivitas organisme yang bersangkutan. Jadi perilaku manusia itu pada hakekatnya adalah suatu aktivitas dari manusia itu sendiri.

Hal yang sama, dikemukakan oleh Sallatang (1987:23) bahwa perilaku adalah tindakan yang ditujukan kepada orang lain atau lingkungan. Perilaku ini dipengaruhi oleh nilai yang dianut, strategis atau kondisi dan tujuan yang ingin dicapai. Sedangkan menurut Ancak (1987:32) perilaku adalah niat yang sudah

direalisasikan dalam bentuk tingkah laku yang tampak. Suatu niat selalu didahului oleh pengetahuan tentang objek seseorang menjadi perilaku yang sangat dipengaruhi oleh banyak factor yang terdapat dalam lingkungan. Itulah sebabnya perilaku manusia disebut deferensial artinya suatu stimulus yang sama belum tentu menimbulkan dari akibat stimulus yang serupa.

Lebih jauh dijelaskan bahwa perilaku adalah fungsi karakteristik individual dan lingkungan meliputi bagian variabel seperti motif, nilai-nilai, sifat keperibadian yang saling berinteraksi satu sama lain, yang kemudian berinteraksi pula dengan factor-faktor lingkungan dalam menentukan perilaku.

Menurut Aswar (1986:37) control perilaku ditentukan oleh pengalaman-pengalaman masa lalu dan perkiraan dari individu seberapa sulit atau mudahnya untuk menentukan tindakan. Kontrol perilaku ini sangat penting artinya ketika percaya diri seseorang sedang berada dalam kondisi yang lemah.

Berkaitan dengan hal di atas, bahwa manusia sebagai makhluk social yang dinamis antara individu dengan individu, individu dengan kelompok, kelompok dengan kelompok dan antara kelompok dengan lingkungan hidupnya. Dalam berinteraksi sosial itulah setiap individu atau kelompok dituntut agar berperilaku sesuai dengan proses sosial yang dijiwai oleh system nilai dan norma yang dianut dan berlaku bagi masyarakat baik secara lisan maupun tulisan.

Menurut Mc.Call dan Simsons 1982 dalam Poetrawan (1984:64) bahwa perilaku dapat memiliki arti bila serentetan tindakan dapat diinterpretasikan sebagai indicator bahwa perilaku memiliki peranan yang

mengarahkan perilakunya. Peranan ini dapat mereka peroleh dari dari berbagai bentuk lingkungan, terutama masyarakat dalam bentuk interaksi sosial.

Menurut Sarwono (1995:56) bahwa terdapat beberapa hal tentang hubungan antara tingkah laku dengan lingkungan antara lain: (1) teori stress lingkungan, bahwa terdapat elemen dasar menyebabkan manusia bertingkah laku terhadap lingkungan yakni stressor (elemen lingkungan) dan stress itu sendiri, (2) teori pembangkitan (*arousal approach*), inti dari teori ini adalah meningkatnya atau berkurangnya kegiatan diotak sebagai suatu akibat dari proses saat tertentu, (3) teori kendala tingkah laku, manusia pada hakekatnya ingin mempunyai kebebasan untuk menentukan sendiri tingkah lakunya bila ia mendapat hambatan terhadap kebebasannya itu kembali, (4) teori cara berpikir, teori ini menghususkan pengaruh tingkah laku pada lingkungan.

Berdasarkan uraian dari beberapa pendapat dan teori perilaku, dapat dikemukakan bahwa perilaku adalah kegiatan atau tindakan yang terpola sesuai dengan proses sosial yang dijiwai oleh system nilai dan norma yang dianut dan berlaku bagi masyarakat baik secara lisan maupun tulisan.

B. Faktor Sosial Ekonomi di Pelabuhan

Kedaaan sosial ekonomi keluarga mempunyai peranan terhadap perkembangan anak-anak, karena dengan adanya perekonomian yang cukup, lingkungan material yang dihadapi anak di dalam keluarganya itu lebih luas, sehingga anak mendapat kesempatan yang lebih luas untuk mengembangkan bermacam-macam kecakapan. Dalam hubungan ini, orang tua yang yang hidup dalam status sosial ekonomi serba cukup dan kurang mengalami tekanan-

tekanan fundamental seperti dalam memperoleh nafkah hidupnya yang memadai, maka orang tua dapat mencurahkan perhatian yang lebih mendalam kepada kehidupan anaknya.

Menganalisis tingkat sosial ekonomi berarti menelaah aspek ekonomi dalam kehidupan anggota masyarakat. Dalam menjelaskan aspek ekonomi, dapat dibagi menjadi dua kategori, yakni sehubungan dengan penjelasan tentang struktur ekonomi dan kondisi ekonomi. Pengertian ekonomi di sini adalah tingkat ekonomi yang meliputi pendapatan, lapangan pekerjaan, kemakmuran dan hasil produksi.

Soerjono (1989:52) menyatakan bahwa dampak ekonomi mungkin sebagai akibat dari penggunaan internal proyek, misalnya penggunaan lahan untuk pemukiman mengakibatkan intensitas usaha tani meningkat.

Sedangkan untuk menentukan ruang lingkup analisa dampak sosial, dapat diidentifikasi 3 (tiga) kerangka utama sebagai berikut:

- a. Sebagai pranata sosial, yang diambil dari konsep teori sosiologi;
- b. Merupakan suatu analisis system yang menganggap komunitas sebagai suatu system ekologi;
- c. Berasal dari indikator sosial dan lingkungan berdasarkan kualitas hidup dan kesejahteraan.

Adapun masalah tingkat sosial dalam masyarakat, Lawang dalam Soerjono (1989) bahwa stratifikasi sosial adalah penggolongan orang-orang termasuk dalam system sosial tertentu dalam lapisan-lapisan hirarkis menurut

dimensi kekuasaan, prevalensi, dan prastise. Bertitik tolak dari pengertian tersebut di atas, maka dapat dikatakan bahwa stratifikasi sosial adalah perbedaan penduduk atau masyarakat ke dalam kelas-kelas secara bertingkat.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat sosial ekonomi merupakan kedudukan dalam masyarakat dari suatu rumah tangga untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan sehari-hari dalam mencapai kemakmuran yang dilihat dari kondisi ekonomi, jasa kesehatan, serta kesejahteraan.

Sehubungan dengan uraian tersebut, Soerjono (1989:62) mengatakan bahwa faktor sosial ekonomi merupakan variabel yang dapat mempengaruhi pola perilaku seseorang. Faktor-faktor yang dimaksud dapat diukur melalui unit individu, keluarga maupun masyarakat. Untuk unit individu dan keluarga variabel-variabel seperti pengetahuan, kepercayaan, dan sumber daya ekonomi merupakan beberapa contoh di antaranya. Sementara itu, kondisi politik dapat dimasukkan ke dalam unit masyarakat.

C. Faktor Motivasi

Motivasi dari kata dasar "motif", diartikan sebagai daya upaya yang mendorong seseorang untuk melakukan sesuatu. Motif dapat dikatakan sebagai daya penggerak dari dalam dan di dalam subjek untuk melakukan aktivitas-aktivitas tertentu demi mencapai suatu tujuan. Bahkan motif dapat diartikan sebagai suatu kondisi intern (kesiapsiagaan).

Menurut Mc. Donald (dalam Sardiman, 2001: 71-72), bahwa motivasi adalah "perubahan energi dalam diri seseorang yang ditandai dengan

munculnya "*feeling*" dan didahului dengan tanggapan terhadap adanya tujuan." Sardiman (2001:73) memberikan pengertian bahwa motivasi dapat juga dikatakan "serangkaian usaha untuk menyediakan kondisi-kondisi tertentu, sehingga seseorang itu mau dan ingin melakukan sesuatu, dan bila ia tidak suka, maka akan berusaha untuk meniadakan atau mengelakkan perasaan tidak suka itu."

Selanjutnya, Eysenk, dkk (dalam Slameto (1995:170) memberikan pengertian bahwa Motivasi merupakan suatu proses yang menentukan tingkatan kegiatan, intensitas, konsistensi, serta arah umum dari tingkah laku manusia, merupakan konsep yang rumit dan berkaitan dengan konsep-konsep lain seperti minat, konsep diri, sikap dan sebagainya.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang disusun oleh Anton M. Moeliono dalam Kaharuddin (2001), bahwa Motivasi mempunyai beberapa arti di antaranya adalah (1) Dorongan yang timbul pada diri seseorang sadar atau tidak sadar untuk melakukan suatu tindakan dengan tujuan tertentu. (2) Usaha-usaha yang dapat menyebabkan seseorang atau sekelompok orang tertentu tergerak melakukan sesuatu karena ingin mencapai tujuan yang dikehendaknya atau mendapatkan kepuasan dengan perbuatannya.

Dari pengertian-pengertian tersebut di atas, menurut Mc. Donald (dalam Sardiman, 2001:72), bahwa ada tiga elemen penting dikandung dari pengertian motivasi, yaitu: (1) Bahwa motivasi itu mengawali terjadinya perubahan energi pada diri setiap individu manusia. (2) Motivasi ditandai dengan munculnya rasa *feeling*, *afeksi* seseorang. (3) Motivasi akan dirangsang karena adanya tujuan.

Dengan ketiga elemen di atas, maka dapat dikatakan bahwa motivasi itu sebagai sesuatu yang kompleks. Motivasi akan menyebabkan terjadinya suatu perubahan energi pada manusia, sehingga akan berkaitan dengan persoalan gejala kejiwaan, perasaan dan juga emosi, untuk kemudian bertindak atau melakukan sesuatu. Semua ini di dorong karena adanya tujuan, kebutuhan atau keinginan.

Dalam kegiatan belajar-mengajar, apabila ada seseorang siswa, misalnya tidak berbuat sesuatu yang seharusnya dikerjakan, maka perlu diselidiki sebab-sebabnya. Sebab-sebab itu biasanya bermacam-macam, mungkin ia tidak senang, mungkin sakit, lapar, ada problem pribadi dan lain-lain. Hal ini berarti pada diri anak tidak terjadi perubahan energi, tidak terangsang afeksinya untuk melakukan sesuatu, karena tidak memiliki tujuan atau kebutuhan belajar. Keadaan semacam ini perlu dilakukan daya upaya yang dapat menemukan sebab-musababnya dan kemudian mendorong seseorang siswa itu mau melakukan pekerjaan yang seharusnya dilakukan, yakni belajar. Dengan kata lain, siswa itu perlu diberikan rangsangan agar tumbuh motivasi pada dirinya, dalam hal ini perlu diberikan motivasi.

Selanjutnya menyangkut fungsi dari motivasi tersebut, sebagaimana yang dikemukakan oleh Sardiman (2001:83), adalah sebagai berikut :

1. Mendorong manusia untuk berbuat, jadi sebagai penggerak atau motor yang melepaskan energi. Motivasi dalam hal ini merupakan motor penggerak dari setiap kegiatan yang akan dikerjakan.

2. Menentukan arah perbuatan, yakni ke arah tujuan yang hendak dicapai. Dengan demikian motivasi dapat memberikan arah dan kegiatan yang harus dikerjakan sesuai dengan rumusan tujuannya.
3. Menyeleksi perbuatan, yakni menentukan perbuatan-perbuatan apa yang harus dikerjakan yang serasi guna mencapai tujuan, dengan menyisihkan perbuatan-perbuatan yang tidak bermanfaat bagi tujuan tersebut. Seseorang siswa yang akan menghadapi tujuan dengan harapan dapat lulus, tentu akan melakukan kegiatan belajar dan tidak akan menghabiskan waktunya untuk bermain kartu atau membaca komik, sebab tidak serasi dengan tujuan.

Sehubungan dengan itu, motivasi dapat berfungsi sebagai pendorong usaha dan pencapaian tujuan. Oleh karena itu seseorang melakukan sesuatu usaha karena adanya motivasi. Adanya motivasi yang baik dalam bekerja akan menunjukkan hasil kerja yang baik.

D. Faktor Masyarakat sekitar Pelabuhan

Pengertian masyarakat, menurut Iver dan Page (dalam Sumarjan, 1975:72) adalah suatu system dari kebiasaan tata cara, wewenang , dan kerjasama antara berbagai kelompok dan penggolongan dari pengawasan tingkah laku serta kebebasan manusia keseluruhan yang selalu berubah. Masyarakat di sini merupakan jalinan hubungan sosial dan selalu berubah.

Pendapat lain tentang masyarakat adalah orang-orang yang hidup bersama yang menghasikan kebudayaan Soemardjan (1975:74). Karena penelitian ini diarahkan kepada masalah masyarakat di sekitar pelabuhan maka



dibatasi pada masyarakat pesisir pantai atau masyarakat di sekitar pelabuhan tersebut.

Kalau ditinjau dari segi umur, maka masyarakat adalah setiap kelompok manusia yang hidup dan bekerja dalam jangka waktu cukup lama, sehingga mereka dapat mengorganisasi diri dan sadar, bahwa mereka merupakan suatu kesatuan sosial dengan batas-batas yang jelas. Menurut R. Linton dalam Mattulada (1997:47) masyarakat pesisir adalah kelompok manusia dalam arti tersebut yang hidup bekerja sama di suatu daerah tertentu yang disebut pantai. Sebagai kelompok manusia yang hidup bersama di daerah pesisir pantai, maka proses fundamental yang bergerak mendorong terjadinya adaptasi dan organisasi tingkah laku dari individu-individu yang hidup bersama-sama itu transformasi masyarakat, termasuk masyarakat pesisir, yaitu (1) terjadinya adaptasi dan organisasi tingkah laku dari individu-individu yang hidup bersama-sama itu, dan (2) berkembangnya suatu kesadaran kelompok, satu kesatuan perasaan, yang dinamakan jiwa kelompok (Mattulada, 1997:49).

Lingkungan keluarga dalam masyarakat yang bermukim di sekitar pelabuhan, dengan kegiatan memperbaiki kualitas lingkungan hidupnya, serta kegiatannya mencari nafkah di sekitar pelabuhan.

Dalam kaitan ini, pelabuhan terdapat berbagai kegiatan yang berlangsung secara simultan, saling terkait dan saling melengkapi satu dengan yang lain. Menurut Salim (1995:42), pada umumnya terdapat 3 (tiga) macam kegiatan pelabuhan: (1) kegiatan pemerintah yang dilakukan oleh berbagai instansi vertikal pemerintah antara lain: Kesyahbandaran, Bea cukai, imigrasi,

karantina kesehatan, karantina tumbuh-tumbuhan dan karantina hewan (*Government Service*), (2) kegiatan perusahaan yang dilakukan oleh berbagai unit usaha; perusahaan pelayaran (*shipping lines*) yang melayani kapal milik/agen, perusahaan bongkar muat yang melayani bongkar muat barang di pelabuhan, atau terminal operator yang melayani bongkar muat barang termasuk penyimpanan penumpukan dan berbagai kegiatan yang terkait perusahaan *EMKL/freight forwarding*, perusahaan melayani pengeluaran dan penyerahan barang dari/ke gudang transit termasuk penguurusan dokumen bea cukai dan transportasi darat (*business oriented*), dan (3) selain kegiatan yang terkait langsung dengan kegiatan operasional pelabuhan dan kegiatan di dalam daerah pelabuhan yang tidak terkait langsung dengan operasional pelabuhan antara lain: Dok dan galangan kapal, industrial estate, impor-ekspor, Bank dan Asuransi (*micro economic*).

Setiap kegiatan dalam pelabuhan saling terkait dan saling melengkapi sehingga terjadi hubungan interpendensi dari segi kepentingan (*interest*) dengan perbedaan kepentingan kegiatan masyarakat sekitar pelabuhan. Dalam berbagai kegiatan baik dari kegiatan pemerintah, kegiatan pengusaha, serta kegiatan-kegiatan yang tidak terkait langsung yang dikembangkan dalam ekonomi, jenis pekerjaan, dapat dilihat dengan gambaran lingkungan sosial ekonomi, motivasi dan pola perilaku seseorang.

E. Kerangka Pikir

Pelabuhan merupakan suatu tempat atau lingkungan beraktivitas dari berbagai sektor kehidupan, di dalamnya terjadi interaksi baik antara individu

dengan individu, individu dengan kelompok, maupun kelompok dengan kelompok sebagai unit sosial dalam masyarakat. Salah satu kelompok dalam wilayah pelabuhan yang menjadi unit kajian penelitian ini adalah buruh kapal. Interaksi antar unit dalam hal ini buruh dengan buruh maupun interaksi dengan unit lain dalam hal ini buruh dengan penumpang atau pengguna jasa pelabuhan lainnya membentuk pola perilaku individu maupun kelompok. Pola perilaku tersebut diakibatkan atau dipengaruhi oleh berbagai faktor, di antaranya faktor sosial ekonomi, pendidikan, motivasi, sikap, budaya, hukum, dan lingkungan sekitar.

Di antara faktor-faktor yang mempengaruhi pola perilaku itu, faktor sosial ekonomi, motivasi buruh, dan lingkungan sekitar menjadi fokus kajian dalam tulisan ini.

Faktor sosial ekonomi merupakan bagian terpenting dalam kehidupan individu seorang buruh kapal, karena seorang buruh kapal tidak terlepas dari kehidupan sekelompok manusia, demikian pula dengan pemenuhan kebutuhan hidup baik itu buruh secara individu maupun buruh dalam arti keluarga.

Faktor motivasi tidak terlepas pada diri seorang buruh, baik itu motivasi dalam diri maupun dari luar diri buruh dapat membentuk pola perilaku. Motivasi ingin bersaing sesama buruh membentuk perilaku bagi buruh tersebut, selanjutnya perilaku buruh dapat memberi dampak bagi para pengguna pelabuhan dalam hal ini para penumpang kapal.

Demikian pula faktor lingkungan masyarakat sekitar, dalam hal ini cerminan suatu kelompok dapat tergambar pada lingkungan masyarakatnya. Pola perilaku buruh kapal sangat terkait dengan masyarakat lingkungan sekitar.

Kerangka pikir yang dikemukakan tersebut di atas dapat digambarkan dalam bentuk skema sebagai berikut:



Gambar 1: Skema Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Bila dilihat dari segi pendekatannya, penelitian ini tergolong sebagai penelitian “deskriptif kualitatif”. Disebut deskriptif karena pembahasannya dilakukan dengan penggambaran fakta-fakta dalam bentuk “narasi. Disebut “kualitatif”, karena data (informasi) yang dipakai selain deskriptif, juga konsep-konsep dan pernyataan-pernyataan yang bersifat kualitatif. Metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alami di mana peneliti adalah sebagai instrument kunci. Hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlangsung selama 3 (tiga) bulan, mulai dari pembuatan proposal bulan Juli sampai dengan penulisan skripsi awal bulan September 2009. Adapun tempat pelaksanaan penelitian yaitu dilaksanakan di pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar.

C. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data utama atau pokok berupa informasi, keterangan, pernyataan, sikap dan tanggapan dari sumber utama, dalam hal ini buruh kapal itu sendiri, dan penumpang kapal pelabuhan Soekarno Hatta

Makassar. Data ini diperoleh dalam bentuk “pernyataan” (kata-kata atau kalimat) dari informan.

Data sekunder yaitu data pelengkap berupa informasi, keterangan, pernyataan, sikap dan tanggapan dari sumber sekunder, dalam hal ini pengguna pelabuhan, para petugas seperti pihak keamanan dan pejabat, serta masyarakat sekitar pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

D. Teknik Penentuan Informan

Dalam penelitian ini, data yang diperoleh berasal dari informan yang ditetapkan baik informan kunci, informan ahli, maupun informan biasa. Penentuan informan dilakukan dengan teknik purposive (secara sengaja dan bertujuan).

Informan dalam penelitian ini yaitu kepala buruh sebagai informan kunci, buruh kapal dan aparat petugas kepolisian masing masing sebagai informan ahli, dan informan biasa terdiri dari masyarakat yang beraktivitas di sekitar pelabuhan serta penumpang kapal pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

Penetapan informan, baik informan kunci, informan ahli maupun informan biasa dilakukan dengan kriteria sebagai berikut:

1. Bersedia menjadi informan.
2. Informan berada di lingkungan pelabuhan.
3. Terlibat dan mengetahui aktivitas buruh kapal di pelabuhan.

E. Teknik pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data penelitian ini diuraikan secara rinci sebagai berikut:

1. Wawancara Mendalam dan Observasi

Wawancara mendalam dan Observasi ini dilakukan untuk menjangkau data primer mengenai pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

2. Dokumentasi

Dokumentasi ini digunakan untuk memperoleh koleksi data sekunder untuk mendukung data-data primer dan data-data awal penelitian ini seperti karakteristik objek penelitian dan informasi objektif tentang buruh pelabuhan.

F. Teknik Analisis Data

Data (informasi) yang berhasil direkam dengan teknik pengumpulan data tersebut, dianalisis sedemikian rupa untuk mengungkapkan berbagai makna yang terkait di dalamnya.

Teknik analisis yang dipakai adalah deskriptif kualitatif. Disebut deskriptif karena pembahasannya dilakukan dengan menggambarkan fakta-fakta dalam bentuk "narasi" disebut kualitatif karena data (informasi) yang dipakai selain deskriptif, juga konsep-konsep dan pertanyaan yang bersifat kualitatif.

G. Definisi Konsep

Untuk menyamakan persepsi terhadap variabel yang dikaji dalam penelitian ini, maka variabel tersebut didefinisioperasionalkan sebagai berikut:

1. Pola perilaku buruh kapal adalah pola atau bentuk tindakan atau kegiatan buruh kapal yang bersifat positif atau negatif dalam proses sosial yang dijiwai oleh system nilai dan norma yang dianut dan berlaku bagi masyarakat secara lisan maupun tertulis.
2. Faktor sosial ekonomi adalah suatu bentuk usaha yang dilakukan oleh buruh dalam lingkungan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dalam mencapai kemakmuran dan kesejahteraan yang dinilai dari aspek pendidikan, pekerjaan, dan pendapatan.
3. Faktor motivasi buruh adalah suatu dorongan untuk bekerja yang berasal dari dalam maupun dari luar diri buruh, yang dapat berwujud dalam bentuk perilaku. Indikatornya adalah keinginan berbuat sendiri, ingin berprestasi, ingin dihargai, memperoleh imbalan, ingin memenuhi kebutuhan pokok, dan ingin sukses.
4. Faktor masyarakat sekitar adalah masyarakat yang bermukim di sekitar pelabuhan, dan melakukan berbagai aktivitas atau kegiatan mencari nafkah atau keperluan hidup lainnya di sekitar pelabuhan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

Penelitian ini dipusatkan di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan dan juga sebagai kota terbesar di kawasan Timur Indonesia. Kota Makassar terletak antara $119^{\circ}24'17'38''$ Bujur Timur dan $5^{\circ}8'6'19''$ Lintang Selatan. Kota Makassar terletak dibagian barat pulau Sulawesi dengan batas-batas wilayah, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa, sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Maros, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Maros, sedangkan sebelah barat berbatasan dengan Selat Makassar. Kota Makassar secara administrative terdiri dari 14 kecamatan yang meliputi 143 kelurahan definitive, dengan luas wilayah Kota Makassar adalah $175,77 \text{ KM}^2$. Berdasarkan pencatatan Stasiun Meteorology Maritim Paotere, secara rata-rata kelembaban udara sekitar 82 persen, temperature udr sekitar $26,7^{\circ}-28,9^{\circ}\text{c}$, dan rata-rata kecepatan angin 3,4 knot. (Badan Pusat Statistik, 2008: Kota Makassar dalam angka)

Menurut sejarahnya, kota ini berkembang mulai dari pemerintahan tradisional dua kerajaan besar, yakni Kerajaan Gowa di sebelah selatan dan Kerajaan Tallo di sebelah utara. Kedua kerajaan ini terletak pada muara sungai Jeneberang sebelah selatan dan sungai Tallo sebelah utara. Hingga saat ini, aglomerasi Kota Makassar tumbuh dan berkembang di anatar kedua sungai tersebut.

Berdasarkan pada sejarah pertumbuhan Kota Makassar, secara tentative Kota Makassar terbagi ke dalam tiga strata atau kelompok menurut jarak dari pusat kota, yaitu:

1. Kelompok inti kota yakni Kecamatan Makassar dan Kecamatan Ujung Pandang;
2. Kelompok tengah kota yakni Kecamatan Mariso, Wajo, dan Mamajang;
3. Kelompok tepi kota yakni Kecamatan Ujung Tanah, Tamalate, Tallo, Manggala (Panakkukang), Biringkanaya (Kaharuddin, 2001:37).

Perkembangan Kota Makassar dalam dua dekade terakhir memperlihatkan perkembangan yang sangat pesat. Perubahan yang sangat menonjol yang dapat dilihat adalah aspek demografis, seperti migrasi atau perpindahan penduduk dari daerah lain ke Kota Makassar. Ada beberapa alasan yang menyebabkan proses urbanisasi itu terjadi, di antaranya adalah fasilitas dan kesempatan mendapatkan nafkah di daerah-daerah tingkat II semakin langka, karena pola pemilikan lahan yang semakin sempit. Di samping itu, Kota Makassar merupakan pusat pemerintahan, pendidikan maupun perekonomian yang merupakan daya tarik bagi penduduk di beberapa wilayah di luar Kota Makassar untuk datang mencari nafkah

Kota Makassar dengan luas 175.77 Km² memperlihatkan pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi. Pada tahun 1997 jumlah penduduk 1.137.573 jiwa dengan jumlah rumah tangga sebanyak 232.214, kemudian berdasarkan data terakhir tahun 1999 penduduk Kota Makassar meningkat menjadi 1.191.456 jiwa dengan jumlah rumah tangga sebanyak 249.989. Angka

pertumbuhan penduduk tersebut menunjukkan bahwa tiga tahun terakhir pertumbuhan rata-rata 2,7 persen pertahun. Tingkat pertumbuhan tersebut lebih tinggi dari tingkat pertumbuhan penduduk secara nasional yang hanya rata-rata 1,97 persen pertahun.

Komposisi penduduk menurut jenis kelamin dapat ditunjukkan dengan rasio jenis kelamin. Rasio jenis kelamin penduduk Kota Makassar yaitu sekitar 97,61 persen, yang berarti setiap 100 penduduk wanita terdapat 97 penduduk laki-laki.

Ditinjau dari segi tenaga kerja, pada tahun 2004 pencari kerja yang tercatat sebanyak 42.430 orang yang terdiri dari laki-laki sebanyak 19.182 orang dan perempuan 23.249 orang

Selama periode 2001-2004 terlihat bahwa pencari kerja di Kota Makassar cenderung meningkat, di mana tahun 2001 pencari kerja tercatat sebanyak 23.394 orang, tahun 2002 sebanyak 29.315 orang, dan tahun 2003 sebanyak 33.561 orang. Sedangkan tahun 2004 meningkat menjadi 42.430 orang atau naik sekitar 26,43 persen.

Kota Makassar sebagai kota metropolitan menunjukkan peranan dan fungsinya sebagai pusat kegiatan ekonomi dan perdagangan serta pusat kegiatan industri, di samping fungsinya sebagai pelayanan sosial. Kota Makassar dalam dimensi keruangan (konstalasi) wilayah yang lebih luas tidak terlepas dari fungsi internal dan eksternal dengan kota atau daerah sekitarnya. Makassar sebagai ibu kota provinsi merupakan simpul utama dalam

pengembangan wilayah baik pengembangan sumber daya alam maupun pengembangan sumber daya manusia.

Saat ini struktur tata ruang perkotaan Kota Makassar, lebih banyak peruntukannya pada kebutuhan pemukiman. Luas peruntukan lahan kurang lebih 175.77 Km² sesuai dengan arahan dalam review NUTRK tahun 1992. Arahan perkembangan risik Kota Makassar cenderung kearah Timur dan Selatan, hal ini disebabkan karena secara teknis masih tersedia areal pertanian dan peternakan yang cukup untuk pengembangan tersebut. Sedangkan pada bagian lainnya ke arah barat sebagai kota inti sudah cukup padat, selanjutnya bagian utara merupakan areal tambak dan kawasan pengembangan industri. Hal ini sejalan dengan rencana struktur tata ruang kota yang diarahkan dalam RUTRK Kota Makassar yang mengarah perkembangan fisik kearah timur yakni ke wilayah Kecamatan Manggala dan Kecamatan Biringkanaya, sedangkan pengembangan kebagian selatan adalah wilayah Kecamatan Tamalate.

Selanjutnya, dikemukakan bahwa Pelabuhan Soekarno Hatta dulu disebut Port of Macassar atau Pelabuhan Makassar memanjang mulai dari muara sungai Tallo hingga di muara Sungai Jeneberang.

Peneliti sejarah Universitas Hasanuddin, Edward L. Poelinggomang (Fajar, 17 Juli 2009) mengatakan sebelum direbut Belanda, pelabuhan Makassar adalah satu-satunya pelabuhan transito internasional terpenting di Asia Tenggara.

Berdasarkan catatan sejarah, lanjut Edward, Bandar Makassar terbentuk dari dua Bandar niaga yakni kerajaan kembar Gowa dan Tallo. Bandar Tallo yang terletak di pesisir selatan muara Sungai Bira atau Sungai Tallo dan Bandar Sombaopu dari kerajaan Tallo yang terletak di pesisir utara muara Sungai Jeneberang.

Sebelum terbentuk Pelabuhan Makassar terdapat kota-kota pelabuhan di pesisir barat Sulawesi yang menjadi tempat singgah dalam pelayaran ke Maluku. Kota pelabuhan ini juga diberikan predikat Makassar. Di antaranya Siang Makassar Pangkep, Bacokiki Makassar Parepare, Suppa Makassar pinrang, Sidenreng Makassar Sidrap.

Setelah penaklukan Belanda, hanya ada dua Bandar. Yakni Tallo dan Somba Opu yang memanjang dari muara sungai Bira atau Sungai Tallo hingga muara Sungai Jeneberang.

Kerajaan Makassar membuat kebijakan pintu terbuka atau open door policy. Pedagang Portugis telah menetap pada Tahun 1532. Pedagang melayu yang sebelumnya bermukim di Bandar Siang atau Pangkajene beralih menetap di Makassar. Berkumpulnya pedagang di Bandar Makassar ini maka disebutlah wilayah ini sebagai Bandar transit internasional terpenting.

Kondisi ini bertahan hingga Belanda berhasil menguasai pelabuhan Makassar. Belanda kemudian membangun di sebelah utara Fort Rotterdam perkampungan pedagang yang dinamakan Negoria Vlaardingien. Di tempat inilah para pedagang Belanda menetap dan menjual barang dagangan. Lebih

ke utara lagi, ditempatkan pedagang melayu. Negeria Vlarrdingen inilah yang menjadi cikal bakal Pelabuhan Soekarno Hatta sekarang ini.



B. Karakteristik Informan

Memahami karakteristik informan dalam kedudukannya sebagai sumber informasi adalah sangat penting dalam rangka penyelenggaraan suatu penelitian, untuk dapat menguraiakan secara tuntas segala permasalahan yang akan dibahas. Dalam hubungan ini setiap informan dalam memberikan informasi, sudah barang tentu dipengaruhi oleh wawasan yang dimiliki terhadap permasalahan yang ditanyakan, di mana cara pandang tersebut juteru dibentuk oleh sifat dasar informan.

Adapun informan yang terdiri dari 10 orang, karakteristiknya dikemukakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Umur Informan

Informasi mengenai usia informan menjadi penting untuk dapat mengetahui ketertarikan informan menjalankan kegiatan sebagai buruh kapal dan kiranya diperlukan untuk memikirkan bentuk strategi pembinaannya. Adapun distribusi informan sesuai umur ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 1. Distribusi Informan menurut Kelompok Umur

No.	Umur (Tahun)	Frekuensi	Persentase
1.	20 – 35	5	50,00
2.	36 – 45	3	30,00
3.	46 ke atas	2	20,00
	Jumlah	10	100.00

Suber data: Survei lapangan, 2009

Dilihat dari struktur umur buruh kapal penumpang yang beroperasi di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar, nampak bahwa sebagian besar informan berusia antara 20 – 35 tahun yaitu sebanyak 5 orang atau sekitar 50 persen, dan usia 36 – 45 tahun sebanyak 3 orang atau 30 persen, sedangkan umur lebih dari 45 tahun sebanyak 2 orang atau 20 persen. Dengan demikian, kecenderungan umur informan berada pada umur produktif yaitu 20 sampai 35 tahun.

2. Jenis kelamin

Jenis kelamin informan dianggap perlu untuk diketahui dalam upaya pembinaan, oleh karena karakter tersebut diyakini menentukan jenis dan pembinaan yang akan dilakukan.

Data pada tabel di bawah ini, menunjukkan bahwa jenis kelamin informan laki-laki berjumlah 9 orang atau 90 persen, sedangkan perempuan 1 orang atau 10 persen. Hal ini memberikan indikasi bahwa pekerjaan di pelabuhan membutuhkan kekuatan fisik, yang tentunya lebih cocok dikerjakan oleh laki-laki.

Adapun distribusi informan menurut jenis kelamin dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Distribusi dan Frekuensi Informan menurut Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1.	Laki – laki	9	90.00
2.	Perempuan	1	10.00
	Jumlah	10	100.00

Sumber data: Survei lapangan, 2009

3. Status perkawinan

Ditinjau dari status perkawinan, sebagian besar informan mengaku berstatus menikah atau sudah kawin. Dari 10 orang informan yang memberikan informasi status perkawinan sudah menikah terdapat 8 orang atau 80 persen, sedangkan status perkawinan belum menikah terdapat 2 orang atau 20 persen. Data ini dapat ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 3. Distribusi frekuensi informan menurut Status Perkawinan

No.	Status	Frekuensi	Persentase
1.	Menikah	8	80.00
2.	Belum Menikah	2	20.00
	Jumlah	10	100.00

Sumber data: Survei lapangan, 2009

Hal ini membuktikan bahwa sebagian besar informan telah mempunyai keluarga dan tentu menjadi tanggungjawabnya. Untuk memenuhi tanggung jawabnya, maka informan melaksanakan pekerjaan yang sesuai dengan kemampuannya dalam rangka memperoleh biaya hidup.

4. Asal daerah

Mengetahui asal daerah buruh kapal yang beroperasi di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dianggap perlu dalam rangka pembinaan para buruh tersebut. Dengan asumsi bahwa daerah asal dapat memengaruhi karakter seseorang dalam kehidupannya, sehingga dengan karakter

tersebut dapat dilihat dalam bentuk perilaku ketika menjalankan aktivitas kerja. Adapun distribusi dan frekuensi informan menurut asal daerah dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Distribusi Frekuensi dan Persentase Informan Menurut Asal Daerah

No	Asal Daerah	Frekuensi	Persentase
1.	Kota Makassar	3	30.00
2.	Daerah lain dalam wilayah Sul-Sel.	6	60.00
3.	Daerah lain luar Wilayah Sul-Sel.	1	10.00
Jumlah		10	100.00

Sumber data: Survei lapangan, 2009

Data tersebut dalam tabel 4, menunjukkan bahwa angka tertinggi asal daerah informan adalah daerah kabupaten dalam wilayah Sulawesi Selatan yaitu mencapai 6 orang atau 60 persen, dan yang berasal dari Kota Makassar sebanyak 3 orang atau 30 persen. Sedangkan yang berasal dari daerah luar wilayah Sulawesi Selatan sebanyak 1 orang atau 10 persen.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan informan yang bekerja di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, bahwa asal daerah buruh kapal pelabuhan dari daerah lain dalam wilayah Sulawesi Selatan yaitu berasal dari Kabupaten Gowa, Takalar, Maros, Bantaeng, dan daerah-daerah lainnya. Sedangkan buruh kapal pelabuhan yang berasal dari daerah di luar wilayah Sulawesi Selatan yaitu dari daerah Provinsi Maluku (Ambon), Irian Jaya, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur.

C. Pola Perilaku Buruh Kapal terhadap Penumpang

Masyarakat merupakan persekutuan hidup orang-orang yang menempati wilayah tertentu dan membina kehidupan bersama dalam berbagai aspek kehidupan atas dasar norma sosial tertentu. Setiap masyarakat pasti memiliki empat unsur pokok antara lain:

- 1) Adanya wilayah tempat tinggal dengan batas-batas tertentu yang merupakan wadah tempat berlangsungnya suatu tata kehidupan bersama;
- 2) Adanya unsur sosial yang berupa orang-orang dan cenderung bersifat heterogen dalam berbagai hal;
- 3) Adanya sistem sosial yang berupa hubungan timbal balik yang secara otomatis terjadi dalam setiap masyarakat tanpa henti-hentinya dan meliputi berbagai aspek kehidupan;
- 4) Adanya pola perilaku yang dinyatakan dalam bentuk norma tertentu yang berfungsi sebagai pedoman dalam sistem tata kelakuan dan hubungan warga masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya.

Sehubungan dengan penelitian ini, perilaku buruh kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar dapat dikemukakan beberapa pola atau bentuk perilaku. Adapun bentuk-bentuk perilaku buruh kapal terhadap penumpang yaitu berdesak-desakan, berebutan, berlarian, mengangkat barang dengan berlebihan, dan sebagainya. Hal ini sebagaimana yang dikemukakan oleh salah seorang informan yang bernama Eko Rahmat (32 tahun) bahwa:

“Perilaku buruh kapal terhadap penumpang, sebetulnya niatnya baik tetapi pada kenyataannya ada yang dinilai baik ada pula yang tidak baik, yang saya katakan baik karena buruh itu bermaksud menolong para penumpang dan dia akan mendapatkan upah atas pertolongannya. Tetapi biasanya buruh itu sewaktu melayani penumpang kapal berlarian, berdesak-desakan, berebutan dengan sesama buruh, bahkan ada

penumpang yang tidak mau dibawakan barangnya tetapi buruh terlanjur mengangkatnya”.

(wawancara, tanggal 21 Agustus 2009)

Senada dengan apa yang dikemukakan oleh responden yang bernama Syamsuri (29 tahun) bahwa:

“Apa yang saya lihat selama ini buruh kapal itu perilakunya baik, karena membantu penumpang, cobami dibayangkan kalau tidak ada buruh kapal siksa itu penumpang apalagi banyak barangnya. Buruh kapal itu kalau mau ambil barangnya penumpang biasanya tidak disebut berapa dibayar nanti selesai dibawa baru minta upahnya, sesuai dengan beratnya barang. Ada buruh kapal kalau bawa barang penumpang tak lewak-lewaki”.

(wawancara, tanggal 21 Agustus 2009)

Dari pemaparan tersebut di atas, dapat dikemukakan bahwa pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang dapat berupa perilaku berebutan, mengangkat barang berlebihan, barliarian hingga berdesak-desakan dengan buruh lain bahkan dengan penumpang kapal. Sehingga dengan perilaku yang nampak pada diri buruh tersebut dianggap oleh penumpang sebagai pola perilaku yang tidak baik.

Selanjutnya, salah seorang informan yang bernama Ahmad R (41 tahun) mengemukakan bahwa:

“Buruh kapal itu dapat berperilaku baik terhadap penumpang, misalnya buruh terlebih dahulu menawarkan pertolongannya, rata-rata sopanji tapi kalau kapal baru tiba buruh itu berebutan naik ke kapal dan mencari penumpang yang akan dibantu tidak lagi bertanya kadang-kadang langsung diambil barangnya penumpang. Disitumi ada penumpang yang jengkel ada juga yang senang karena dibantu angkat barangnya. Biasa tong satu penumpang karena banyak barangnya, ada dua buruh yang angkut barangnya, buruh yang satu simpan barang di dekat pintu keluar yang lainnya masih di dekat kapal, jadi bingung itu penumpang.”

(wawancara, tanggal 21 Agustus 2009)

Pada hasil wawancara tersebut di atas, dapat dikemukakan bahwa buruh kapal itu pada dasarnya memberikan pelayanan terhadap penumpang.

Namun kondisilah yang membuat buruh itu kadang-kadang berperilaku yang tidak diharapkan oleh penumpang kapal.

Di sisi lain, buruh kapal kadang-kadang berperilaku tidak baik karena dipicu perilaku penumpang itu sendiri. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan Surahmi (38 tahun) bahwa:

“Saya pernah melihat buruh kapal bertengkar dengan penumpang, penumpang itu memarah-marahi buruh karena lama baru ditemukan barang penumpang itu. Buruh kapal itu tidak memperdulikan penumpang yang marah itu, sehingga penumpang itu hanya mau memberi upah kepada buruh kapal setengah yang diminta buruh.”

(wawancara, tanggal 21 Agustus 2009)

Pola perilaku buruh kapal yang baik direspon oleh penumpang dengan berbagai cara, di antaranya; memberi upa yang lebih, tidak mengambil uang kembali dari kelebihan upah, ada ucapan terima kasih dari penumpang.

Hal ini, sesuai dengan apa yang dikemukakan oleh seorang buruh kapal yang bernama Ahmad R (41 tahun) bahwa:

Kalau buruh kapal bersikap sopan, maka penumpang biasanya memberikan upah lebih dari yang diminta oleh buruh itu, bahkan kalau ada kelebihan uang upah buruh tidak diambil kembaliannya tapi diberikan kepada buruh itu.”

(wawancara, tanggal 24 Agustus 2009)

Selain itu, informan yang bernama Muh. Arif (45 tahun) mengemukakan bahwa:

Buruh yang sopan dalam bekerja, biasanya penumpang menawar upah yang kecil tetapi setelah dikasih uangnya kepada buruh biar ada lebihnya tidak diminta kembaliannya. Namun, ada juga penumpang biar setengah matiki berdesak-desakan kalau ada kelebihan uangnya diminta kembali walaupun sedikit padahal kadang-kadang tidak ada uang kecil untuk kembalian, jadi sangat merepotkan para buruh. Di situmi biasa terjadi perang mulut kalau tidak ada yang mau mengalah.

(wawancara, tanggal 24 Agustus 2009)

Berdasarkan paparan tersebut di atas, maka dapat dikemukakan bahwa pada dasarnya pola perilaku buruh kapal penumpang dapat bermacam-macam sesuai stimulus yang diterima oleh buruh itu dari penumpang. Ada buruh yang memiliki perilaku baik, tetapi dapat berubah menjadi tidak baik bila situasi dan kondisi di lapangan berubah.

Beberapa hal yang dapat mengubah perilaku buruh kapal penumpang dari perilaku baik menjadi tidak baik yakni perilaku teman kerja, sikap penumpang, upah yang diterima, situasi dan kondisi lapangan. Pola perilaku para buruh kapal penumpang tersebut, kadang-kadang ada yang keluar dari batas-batas kewajaran atau melanggar hukum. Hal ini sejalan dengan pendapat informan yang bernama Lukman (46 tahun) mengatakan bahwa:

“Buruh kapal dipelabuhan ini, mengejar pemasukan yang lebih banyak sehingga kadang-kadang tidak dia sadari perilaku yang dilakukannya sudah menyalahi peraturan. Itulah, ada yang melakukan pekerjaan dengan cara yang kurang sopan seperti langsung mengangkat barang penumpang belakangan baru dibicarakan upahnya, ada juga kejar-kejaran sesama buruh sehingga kadang-kadang mengganggu penumpang. Ada juga pernah terjadi, soal pemberian upah dari penumpang yang tidak sesuai, buruh jadi kesal sehingga memaki penumpang di sisi lain penumpang juga marah terjadilah pelanggaran.”

(wawancara, tanggal 24 Agustus 2009)

Pendapat ini sesuai dengan apa yang dikemukakan oleh informan Lambaso (28 tahun) bahwa:

“Sewaktu saya baru bekerja jadi buruh di pelabuhan ini, saya heran teman-teman berebutan barang penumpang jadi saya ikut-ikutan berebutan. Setelah barang yang saya rebut dari penumpang saya bawa turun dari kapal, saya minta bayaran ternyata penumpang itu memberi bayaran sedikit sekali jadi saya marah. Sebaliknya penumpang itu juga marah, saya hamper berkelahi sehingga saya dengan penumpang itu dipanggil polisi kemudian saya didamaikan.”

(wawancara, tanggal 24 Agustus 2009)

Berdasarkan beberapa pendapat dari hasil wawancara dengan para responden, maka peneliti dapat mengemukakan bahwa pola perilaku buruh kapal penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar dapat berupa berkejar-kejaran memburu barang penumpang, berebutan dengan buruh lain, membawa barang penumpang dengan berlebih-lebihan sehingga dapat mengganggu penumpang dan buruh yang lainnya, bahkan ada perilaku buruh yang membuat penumpang menjadi marah.

Pola perilaku buruh yang telah dikemukakan tersebut, dipengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya faktor sosial ekonomi, faktor motivasi, faktor masyarakat sekitar. Faktor-faktor tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

D. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pola Perilaku Buruh Kapal

1. Faktor Sosial Ekonomi

Latar belakang sosial ekonomi menggambarkan tingkat kemakmuran seseorang, di mana kemampuan seseorang untuk memiliki dan mempergunakan suatu produksi atau barang sangat ditentukan oleh sejauhmana tingkat kemampuan kondisi sosial ekonomi yang dimiliki.

a. Tingkat pendidikan

Tingkat pendidikan formal yang dimiliki oleh suatu masyarakat merupakan cerminan dari potensi kecerdasan yang dimiliki oleh masyarakat tertentu dan bahkan dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Potensi kecerdasan ini juga dapat dipandang mempunyai pengaruh terhadap produktivitas kerja maupun daya saing dalam berbagai bidang pekerjaan.

Gambaran tingkat pendidikan buruh kapal penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta dapat diketahui melalui hasil wawancara dengan beberapa informan.

Sebagaimana dikemukakan salah satu informan yang bernama *Ahmad R* (41 tahun) bahwa:

“Buruh kapal di pelabuhan ini ada yang tammat SMA, ada yang tammat SMP, tetapi ada juga yang tidak tammat SD. Dulu kita masuk kerja jadi buruh di sini tidak ditanya sekolah darimana, yang penting bisa bekerja mengangkat barang-barang. Kalau sekarang mau jadi buruh saja ditanya pendidikan dari sekolah mana kalau SMA apalagi ada teman atau keluarga yang sudah bekerja di sini cepatji diterima.”
(wawancara, tanggal 26 Agustus 2009)

Hal ini sesuai yang dikemukakan oleh informan *Muh. Arif* (45 tahun) bahwa:

“Sekarang ini, hampir semua buruh telah mendapatkan pendidikan di bangku sekolah, namun berbeda-beda pendidikannya ada yang setingkat SMA, ada yang baru tamat SMP, ada juga yang hanya tamat SD tapi sudah lama bekerja. Kalau buruh kapal penumpang itu, diseleksi juga yang mendaftar termasuk sekolahnya.”
(wawancara, tanggal 26 Agustus 2009)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut di atas dapat dikemukakan bahwa buruh kapal penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota



Makassar, telah mengikuti jalur pendidikan di bangku sekolah sehingga dengan dasar-dasar pendidikan itulah yang memberikan warna dalam berperilaku di tempat kerja.

Tingkat pendidikan atau potensi kecerdasan buruh kapal penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar dapat dikatakan pada umumnya relative rendah. Kondisi semacam ini akan menyebabkan buruh kapal sulit untuk bersaing pada sektor formal maupun informal, demikian pula kemampuan untuk berinovasi pada berbagai bidang usaha produktif akan cenderung terbatas.

b. Tingkat pendapatan

Tingkat pendapatan perkapita merupakan salah satu indikator terpenting dari tingkat kemiskinan penduduk yaitu suatu indikasi yang memberikan gambaran mengenai kemampuan buruh kapal penumpang dalam memenuhi berbagai kebutuhannya, terutama kebutuhan pokok sehari-hari. Gambaran mengenai tingkat pendapatan perkapita setiap buruh kapal penumpang dapat dilihat dalam hasil wawancara beberapa informan sebagai berikut:

Sebagaimana dikemukakan oleh informan yang bernama La Tandi

(34 tahun) bahwa:

“Kita di sini, memperoleh upah sesuai dengan hasil kerja jadi kalau kapal ada yang keluar atau masuk biasanya memperoleh upah yang cukup lumayan. Misalnya dapat Rp. 50.000,- sampai Rp. 150.000,- per hari. Tapi kalau lagi tidak ada kapal, ya menganggur lagi. Biasa juga kita cari pekerjaan sampingan seperti ojek antar jemput untuk sekali-sekali.”

(wawancara, 26 Agustus 2009)

Sesuai dengan apa yang dikemukakan informan Nurdin (30 tahun)

bahwa:

“Biasanya kita memperoleh upah ditempat kerja di atas Rp. 100.000,- kalau lagi banyak penumpang atau ada kapal masuk dan mau keluar. Kita juga dapat upah sesuai dengan kemampuan kerja.”
(wawancara, 28 Agustus 2009)

Hal senada dikemukakan informan yang bernama Dg. Rasyid (48 tahun) bahwa:

Saya tidak menerima gaji tetap, tetapi upah dari penumpang kalau banyak pekerjaan dapat banyak tapi kalau tidak ada pekerjaan terpaksa menganggur lagi. Biasa didapat upah Rp. 50.000,- tapi biasa juga hanya dapat Rp. 10.000,- Tapi itu yang biasa kita kerja jadi kita bertahan sebagai buruh.”
(wawancara, 28 Agustus 2009)

c. Jumlah tanggungan keluarga

Besarnya jumlah keluarga mempunyai implikasi yang sangat luas terhadap berbagai aspek kehidupan, antara lain jumlah keluarga yang sangat besar akan menyebabkan meningkatnya beban keluarga dan secara agregat cenderung meningkatkan kemiskinan atau jumlah keluarga yang besar akan meningkatkan kepadatan hunian dan keberjubelan sehingga cenderung mendorong berkembangnya sikap impulsif dan sugistable penduduk. Adapun besarnya jumlah tanggungan buruh kapal yang beroperasi dipelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, dapat dilihat gambarannya melalui hasil wawancara dengan responden sebagai berikut:

Wawancara dengan informan yang bernama Lambaso (28 tahun)

mengemukakan bahwa:

“Jumlah tanggungan saya dalam satu keluarga, ada dua orang satu istri dan satu anak. Selama punya anak saya sudah mandiri dengan mengotrak rumah. Anak saya baru berumur 3 tahun sehingga belum banyak biaya yang dibutuhkan, tapi kalau sudah sekolah nanti biaya akan semakin bertambah apalagi kalau sudah ada adiknya”.

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Hal senada dikemukakan oleh informan Eko Rahmat (32 tahun) bahwa:

“Saya serumah ada lima orang yaitu istri, anak dua orang dan satu orang mertua. Anak saya sudah sekolah semua, satu orang yang tertua di SMP dan adiknya di SD. Ini semua tentu membutuhkan biaya jadi saya harus berusaha sekuat tenaga untuk membiayainya.”

(wawancara, 26 Agustus 2009)

Lain halnya dengan informan yang bernama Lukman (46 tahun)

mengemukakan bahwa:

“Saya mempunyai anak tujuh orang, ada istri, ada orang tua, semuanya serumah dengan saya. Jadi semuanya ada sebelas orang dalam rumah saya. Tapi itu semua bisa saya tanggungi, apalagi istri saya membantu untuk mencari uang, dia jualan kue-kue dan dibantu anak-anaknya yang sudah besar.”

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dikemukakan di atas bahwa pada dasarnya buruh kapal penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, telah mempunyai tanggungan keluarga yang bervariasi, ada yang mempunyai tanggungan dua sampai 5 orang adapula yang mempunyai tanggungan lebih dari sepuluh orang. Tetapi tanggungan keluarga buruh dapat dihidupi dengan penghasilan dari hasil kerja sebagai buruh kapal penumpang di pelabuhan. Namun demikian keluarga buruh

selalu berusaha untuk memberikan bantuan dalam hal menambah pendapatan keluarga.

Di sisi lain buruh kapal penumpang mempunyai tempat tinggal yang berbeda beda-beda, ada yang sudah punya rumah sendiri, ada yang tinggal bersama orang tua, ada yang mengotrak rumah.

d. Kondisi Pekerjaan

Buruh kapal penumpang berangkat kerja dengan berbagai cara yaitu ada yang berjalan kaki, ada yang menggunakan sepeda, ada yang menggunakan motor, dan bahkan ada yang menggunakan angkutan umum.

Hal ini terungkap dari hasil wawancara dengan beberapa informan yakni yang bernama Nurdin (40 tahun) mengatakan bahwa:

Saya berangkat kerja dengan jalan kaki karena rumah yang saya tempati tidak terlalu jauh dari pelabuhan. Tapi teman-temanku ada yang naik sepeda, motor dan ada juga yang naik pete-pete."

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Sejalan denganinforman Dg. Rasyid (48 tahun) mengatakan bahwa:

Sejak pertamaka kerja di sini saya selaluji naik sepeda. Sekarang ini sudah banyak temanku naik motor, tapi ada juga masih naik pete-pete.

(wawancara, 26 Agustus 2009)

Berdasarkan wawancara dengan informan tersebut di atas, maka dapat dikemukakan bahwa buruh kapal penumpang di Pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, berangkat dari rumah ke tempat kerja dengan menggunakan kendaraan umum, menggunakan sepeda, motor dan adapula yang jalan kaki.

Untuk menunjang terlaksananya pekerjaan dengan baik, buruh kapal penumpang diharapkan memiliki berbagai keterampilan. Adapun keterampilan para buruh kapal penumpang diketahui melalui hasil wawancara dengan informan yang bernama Syamsuri (29 tahun) mengatakan bahwa:

Saya bekerja di sini tidak semata-mata mengandalkan kekuatan tenaga. Saya pernah kursus computer, jadi ada yang saya tahu tentang computer.

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Informan lain yang bernama Ahmad R (41 tahun) mengemukakan bahwa:

“Saya pernah jadi sopir pete-pete, jadi saya tahu menyetir mobil. Teman-teman yang lain juga ada yang bisa menyetir mobil, di sini juga teman-teman ada yang pintar pakai Bahasa Inggris. Tapi kalau saya mengertika sedikit-sedikit tentang bahasa Inggris.”

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Sehubungan dengan konsumsi atau makanan buruh kapal penumpang, kebanyakan buruh membeli makanan jadi di luar atau di kanting-kanting yang tersedia di sekita pelabuhan.

Sesuai dengan apa yang dikemukakan informan yang bernama La Tandi (34 tahun) bahwa:

“Rata-rata teman di sini makan di kios-kios atau tempat makan, biasanya sambil menunggu kapal kita duduk-duduk atau istirahat di kios-kios.”

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Adapun pergaulan buruh kapal penumpang di rumah dan di tempat kerja dapat digambarkan dalam hasil wawancara dengan beberapa informan yaitu:

Informan yang bernama Lukman (46 tahun) mengemukakan bahwa:

“Saya di rumah dapat bergaul dengan tetangga tetapi kadang-kadang ada satu minggu tidak dapat ketemu tetangga karena masing-masing sibuk. Saya biasa keluar rumah sesuai dengan jadwal kapal. Kadang-kadang juga saya menunggu di pelabuhan. Kalau di tempat kerja, saya dengan teman-teman sangat akrab, biasa bercanda, minum kopi bersama, cerita dan sebagainya.”

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Senada dengan informan yang bernama Muh. Arif (45 tahun) mengemukakan:

“Kalau lagi tidak ada kapal yang baru masuk atau mau keluar, buruh biasanya ngumpul-ngumpul di warung kopi, tukar-tukar informasi, bercerita, bercanda sambil minum kopi. Saya kalau di rumah biasa juga bergaul dengan tetangga kalau lagi waktu libur. Biasa juga bertemu dengan tetangga pada waktu ada yang pesta atau acara hajatan.”

(wawancara, 26 Agustus 2009)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut di atas, dapat dikemukakan bahwa pergaulan buruh kapal penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta termasuk baik karena dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan sosialnya baik itu di lingkungan keluarga maupun di lingkungan kerja.

Sehubungan dengan itu, dapat disimpulkan hal-hal yang berkaitan dengan faktor sosial ekonomi buruh kapal penumpang seperti pendidikan, tingkat pendapatan, jumlah keluarga, dan kondisi pekerjaan memberi pengaruh terhadap pola perilaku buruh.

2. Faktor Motivasi Buruh

Dalam melakukan suatu aktivitas tertentu, seseorang senantiasa didorong oleh berbagai pertimbangan, termasuk juga di dalamnya aktivitas buruh kapal penumpang didorong oleh beberapa faktor. Hal ini

sebagaimana yang dikemukakan oleh salah seorang informan yang bernama Nurdin (30 tahun) bahwa:

Faktor utama yang dapat mendorong seseorang mau menjadi buruh kapal penumpang dilatar belakangi oleh kondisi sosial ekonomi yaitu adanya kebutuhan-kebutuhan pokok yang harus dipenuhi dalam kehidupan.

Buruh kapal penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta bekerja sebagai buruh didasari atas beberapa dorongan. Sebagaimana dikemukakan informan yang bernama Eko Rahmat (32 tahun) bahwa:

“Yang mendasari buruh kapal bekerja sebagai buruh yaitu adanya unsur keterpaksaan karena tidak ada pekerjaan lain yang sesuai dengan kemampuannya. Ada juga teman-teman di sini bekerja karena ikut dengan teman atau tetangga.”

(wawancara, tanggal 28 Agustus 2009)

Lain hal dengan informan Nurdin (30 tahun) yang mengatakan bahwa:

“Saya melakukan pekerjaan ini sebagai buruh pada awalnya memanfaatkan kesempatan, karena sudah merasa senang dan cocok dengan pekerjaan ini sehingga saya tetap bekerja sebagai buruh di sini.”

(wawancara, tanggal 28 Agustus 2009)

Informan lain yang bernama Ahmad R (41 tahun) mengatakan bahwa:

“Saya bekerja di sini sebagai buruh karena sesuai kemampuan. Saya hanya bisa bekerja dengan kemampuan fisik, jadi masih bisa bertahan walaupun tenaga semakin berkurang.”

(wawancara, tanggal 28 Agustus 2009)

Selain faktor-faktor yang sifatnya psikologis tersebut, yang dapat mendorong buruh melakukan pekerjaan sebagai buruh, juga di dorong oleh faktor sosial ekonomi, bahkan perkembangan teknologi dan informasi. Sebagaimana dikemukakan oleh informan yang bernama La Tandi (34 tahun) bahwa:

“Saya melakukan pekerjaan sebagai buruh dengan harapan dapat memenuhi kebutuhan hidup. Karena sekarang ini kita hidup hamper semuanya serba dibeli, sehingga kita harus berpacu untuk mencari biaya hidup.”

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Selanjutnya La Tandi (34 tahun) mengemukakan bahwa:

Selain untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, hasil dari kerja sebagai buruh dapat digunakan untuk biaya sekolah anak-anak. Sekarang ini anak-anak selalu menuntut untuk dilengkapi dengan HP sebagai alat komunikasi, apalagi saya jauh dari daerah.”

(wawancara, tanggal 28 Agustus 2009)

Senada dengan informan yang bernama Lukman (46 tahun) mengemukakan bahwa:

“Sekolah anak-anak lebih utama kita biayai setelah kita memenuhi biaya kebutuhan hidup sehari-hari seperti beli beras, ikan, sayur (lauk-pauk) dan lain-lainnya. Itulah semua yang membuat saya masih bertahan bekerja di sini sebagai buruh.”

(wawancara, tanggal 28 Agustus 2009)

Dari hasil wawancara yang diuraikan di atas, maka dapat dikemukakan bahwa faktor motivasi mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang. Faktor motivasi di antaranya terdiri dari motivasi dari dalam diri maupun dari luar diri buruh. Faktor dari dalam diri buruh yaitu faktor keterpaksaan, ikut-ikutan, ambil kesempatan atau karena sesuai kemampuan buruh. Sedangkan faktor dari luar yaitu adanya

dorongan untuk memenuhi kebutuhan social ekonomi dan pengaruh teknologi informasi.

3. Faktor Masyarakat Sekitar

Masyarakat sekitar pelabuhan mempunyai peran penting dalam aktivitas para buruh kapal di pelabuhan Sockarno Hatta Kota Makassar.

Sebagaimana yang dikemukakan informan Dg. Rasyid (48 tahun) bahwa:

“Masyarakat di sekitar pelabuhan ini sangat membantu kita, karena dengan adanya masyarakat yang menjual-jual, kita saling membantu. Masyarakat di sini kita selalu ketemu kalau ada kapal yang masuk atau mau keluar, karena pada waktu itulah banyak masyarakat yang menggelar dagangannya.”

(wawancara, 27 Agustus 2009)

Informan lain yang bernama Ahmad R (41 tahun) memberikan penjelasan bahwa:

“Kebanyakan masyarakat sekitar pelabuhan ini kegiatannya menjual-jual atau membuka toko, kios/warung dan bahkan ada yang menjual di ruang-ruang terbuka yang tidak dilarang. Tentu dengan adanya kegiatan masyarakat sekitar, kita sebagai buruh sangat tertolong. Misalnya kita mau tukar uang untuk kembalian ke penumpang akan mudah dengan adanya masyarakat di sekitar pelabuhan.”

(wawancara, 27 Agustus 2009)

Selanjutnya, informan yang bernama Surahmi (38 tahun) mengatakan bahwa:

“Buruh kapal penumpang di pelabuhan ini setiap datang untuk bekerja selalu melihat masyarakat sekitar dan buruh itu malahan sudah kumpul dengan masyarakat sekitar, jadi kalau ada keperluan buruh itu bisa minta bantuan masyarakat sekitar.

(wawancara, 27 Agustus 2009)

Adapun bentuk-bentuk perilaku buruh yang dipengaruhi oleh kegiatan masyarakat sekitar, dapat digambarkan dalam hasil wawancara dengan informan La Tandi (34 tahun) yang mengemukakan bahwa:

“Pada mulanya buruh yang baru bekerja di sini tidak terlalu bergaul dengan masyarakat. Tetapi dengan adanya berbagai kegiatan masyarakat di sini seperti jualan, maka buruh kapal sambil membeli di tempat jualan tersebut dapat berkenalan dengan masyarakat sekitar.

(wawancara, 27 Agustus 2009)

Sejalan dengan Nurdin (30 tahun) mengemukakan bahwa:

“Berbagai kegiatan masyarakat sekitar pelabuhan ini dapat merubah perilaku buruh kapal seperti adanya kebiasaan-kebiasaan belanja, mengutang atau pinjam, dan ada pula yang menitip barang ke penjual tersebut.”

(wawancara, 28 Agustus 2009)

Berdasarkan hasil wawancara dari beberapa informan yang ada di pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, maka dapat dikemukakan bahwa masyarakat sekitar pelabuhan mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang.

Adapun bentuk-bentuk perilaku buruh yang dipengaruhi masyarakat sekitar pelabuhan dapat berupa perilaku agresif, kebiasaan belanja, pinjam-meminjam dan menitip barang.

D. HARAPAN BURUH KAPAL

Berdasarkan hasil observasi peneliti di pelabuhan Soekarno Hatta pada hari Jum'at tanggal 28 Agustus 2009 malam sekitar pukul 22.00 Wita, Lukman (46 tahun) kuli angkut bernomor punggung 078 duduk lesu di sisi Jalan Nusantara, tepat di depan Pelabuhan Soekarno-Hatta, Makassar, Sulawesi Selatan. Kapal Tidar baru beberapa saat berangkat dan dia tidak mendapat satu pun

penumpang, baik yang tiba maupun yang akan berangkat, yang memanfaatkan jasanya. Beberapa jam sebelumnya, dari kapal Tilong Kabila yang bersandar sebelum Tidar, Anto juga tak mendapat uang sepeser pun, bahkan untuk sekadar pengganti ongkos pete-pete (angkutan kota).

"Begini kalau lagi bukan rezeki. Datang ke pelabuhan, bahkan ada dua kapal yang bersandar menurunkan dan menaikkan penumpang, saya tidak dapat satu pun penumpang yang barangnya mau diangkat. Padahal, setelah ini tiga hari lagi baru ada kapal yang bersandar," tutur Lukman.

Berbeda dengan Lukman; Nurdin (30 tahun), kuli angkut bernomor punggung 167, bisa bernapas lega. Dari kapal Tilong Kabila dia mendapat Rp 70.000 dan dari kapal Tidar dia memperoleh uang Rp 20.000. Tetapi, tidak semua uang itu dibawanya pulang. "Uang Rp 50.000 saya pakai bayar utang, uang Rp 20.000 saja yang saya berikan ke istri. Mau tidak mau uang itu harus cukup untuk makan tiga hari, sampai kapal berikutnya masuk. Kalaupun uang Rp 20.000 itu tidak cukup, biasanya saya mengutang dulu di warung. Kalau kerja lagi, baru saya bayar," kata Nurdin.

Pasang surut, dapat atau tidak dapat, rezeki atau bukan rezeki, gali lubang tutup lubang, begitu antara lain istilah yang digunakan para kuli angkut di Pelabuhan Makassar tentang pendapatan mereka bekerja sebagai buruh angkut barang. Kadang ada, kadang tidak ada sama sekali. Untuk setiap kedatangan kapal, kadang mereka hanya dapat Rp 10.000. Kadang memang ada yang bisa mengumpulkan sampai Rp 100.000 bahkan lebih, tetapi beberapa tahun terakhir hal itu jarang.

Memang, pendapatan para buruh ini tergantung tawar-menawar dengan penumpang dan banyak sedikitnya penumpang yang memanfaatkan tenaga para buruh untuk mengangkat bagasi mereka. Tak heran, rebutan penumpang, atau sesial-sialnya banyak yang tidak mendapat penumpang, akhirnya menjadi risiko yang harus dihadapi.

Kondisi ini sangat boleh jadi benar, bila melihat data Administratur Pelabuhan (Adpel) Soekarno-Hatta Makassar bahwa saat ini ada setidaknya 600 buruh tenaga kerja bagasi (TKB). Padahal jumlah kunjungan kapal hanya 47-60 kali per bulan, sedangkan jumlah penumpang dan bagasi mereka kian hari kian berkurang. Untuk mengatur para buruh, mereka dibagi dua kelompok, masing-masing 300 berseragam hijau dan 300 lainnya berseragam cokelat. Karena rebutan menjadi kian tak beraturan dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan, jadwal kedua kelompok ini diatur berdasarkan rute perjalanan kapal.

Dalam kaitan ini, yang sedikit berbeda adalah buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang bertugas di bagian terminal bongkar muat barang. Kendati berpenghasilan tak terlalu bagus, pendapatan mereka boleh dibilang tetap setiap bulannya dan jumlahnya minimal sesuai dengan upah minimum provinsi (UMP) Provinsi Sulsel, sebesar Rp 675.000. Selain itu, jumlah kedatangan kapal juga jauh lebih banyak. Misalnya saja untuk sekali bekerja atau sekali kedatangan kapal, setiap orang mendapat Rp 37.500. Minimal setiap orang bekerja untuk 18 kedatangan kapal per bulan. Artinya, pendapatan rata-rata setiap buruh TKBM Rp 675.000 per bulan.

Di luar pendapatan itu, mereka diikutkan asuransi tenaga kerja, yang meliputi kecelakaan saat bekerja dan sakit. Mereka juga mendapat uang lembur dan tunjangan hari raya (THR) setiap tahun. Hak-hak seperti ini yang sama sekali tidak ada pada buruh TKB.

Menurut Humas Adpel Soekarno-Hatta Makassar HM Siddik, jumlah buruh TKBM saat ini tercatat sebanyak 998 orang dengan kedatangan kapal mencapai 274 per bulan. Sebanyak 998 buruh ini diatur dalam kelompok regu kerja yang setiap regu terdiri atas satu kepala regu kerja, satu pilot, dan 10 anggota. Setiap hari, kelompok regu kerja ini bekerja berdasarkan jadwal yang sudah diatur, yakni setiap kapal dimulai dari kelompok regu kerja 1-10 dan seterusnya, hingga kapal-kapal dan kelompok regu berikutnya.

Menjadi buruh TKB, TKBM, atau apa pun jenisnya dan mengandalkan hidup dari pekerjaan ini, tentulah bukan pilihan yang menjanjikan, seperti banyak jenis pekerjaan lain. Tetapi, di saat mencari pekerjaan menjadi sesuatu yang kian sulit, jadi buruh pelabuhan akhirnya menjadi salah satu jalan keluar sekaligus menjadi tempat menampung ribuan tenaga kerja. Untuk menjadi buruh TKB, tak butuh banyak modal. Hanya dibutuhkan fisik yang kuat dan tahan banting. Untuk seragam dan tanda pengenal resmi, cukup membayar sekali setahun, dan jumlahnya sekitar Rp 60.000. Pembayaran lain adalah setoran 20 persen kepada mandor dari setiap penghasilan. Kemudahan ini antara lain yang menjadi alasan mengapa menjadi buruh pelabuhan menjadi alternatif mencari penghasilan.

Hampir semua buruh mengemukakan kata yang senada yakni: "Setidaknya selalu ada harapan dari setiap kapal yang berkunjung, sekalipun itu hanya uang Rp 10.000. Daripada tidak ada sama sekali dan kami benar-benar jadi pengangguran total, kan lebih baik di sini"

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil-hasil penelitian yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dalam penelitian ini dikemukakan kesimpulan sebagai berikut:

1. Pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang di pelabuhan Soekarno Hatta Kota Makassar, ada yang sifatnya kurang baik walaupun pada dasarnya dilakukan dengan niat baik. Misalnya berebutan barang penumpang dengan buruh lain atau dengan penumpang itu sendiri, mengejar-ngejar atau membututi penumpang, dan berkejar-kejaran dengan penumpang lain di tengah kerumunan atau antrian penumpang, hal ini dapat pula membahayakan diri buruh itu sendiri. Tetapi di sisi lain ada pula sifatnya baik bila perilaku itu dilakukan dengan sopan dan sesuai etika sehingga diterima baik oleh penumpang.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang yaitu faktor sosial ekonomi, faktor motivasi, dan faktor masyarakat sekitar.
 - a. Sehubungan dengan faktor sosial ekonomi, meliputi pendapatan buruh yang dalam hal ini buruh akan memperoleh pendapatan sesuai dengan keadaan kapal bila ada kapal yang baru tiba atau keluar buruh akan bekerja dan berpeluang mendapatkan pendapatan. Dalam bekerja pula pendapatan akan diperoleh sesuai kemampuan. Adapun pendidikan

buruh dalam hal ini termasuk kategori rendah karena kebanyakan buruh baru menyelesaikan tingkat pendidikan dasar. Selanjutnya, pergaulan buruh baik di rumah maupun ditempat kerja memberikan kontribusi terhadap perilaku buruh. Dalam hal ini buruh melihat temannya berbuat baik akan cenderung berbuat baik tetapi bila buruh melihat temannya berbuat kurang baik akan cenderung pula akan cenderung pula mengikuti berbuat kurang baik.

- b. Faktor motivasi meliputi motivasi intrinsik dan motivasi ekstrinsik. Motivasi intrinsik seorang buruh dalam melakukan pekerjaan dapat berupa keterpaksaan, ikut-ikutan, ambil kesempatan, dan sesuai kemampuan. Sedangkan motivasi ekstrinsik seorang buruh dapat berupa adanya keinginan memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga, adanya kemajuan teknologi dan pendidikan anak.
- c. Faktor masyarakat sekitar mempengaruhi pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang, dalam hal ini masyarakat sekitar yang setiap hari dapat dilihat oleh buruh baik dalam hal pekerjaan atau kegiatan, kebiasaan-kebiasaan maupun adat masyarakat setempat.

B. Saran

Setelah melihat dan mengetahui pola perilaku buruh kapal terhadap penumpang yang cenderung sifatnya negative maka disarankan kepada:

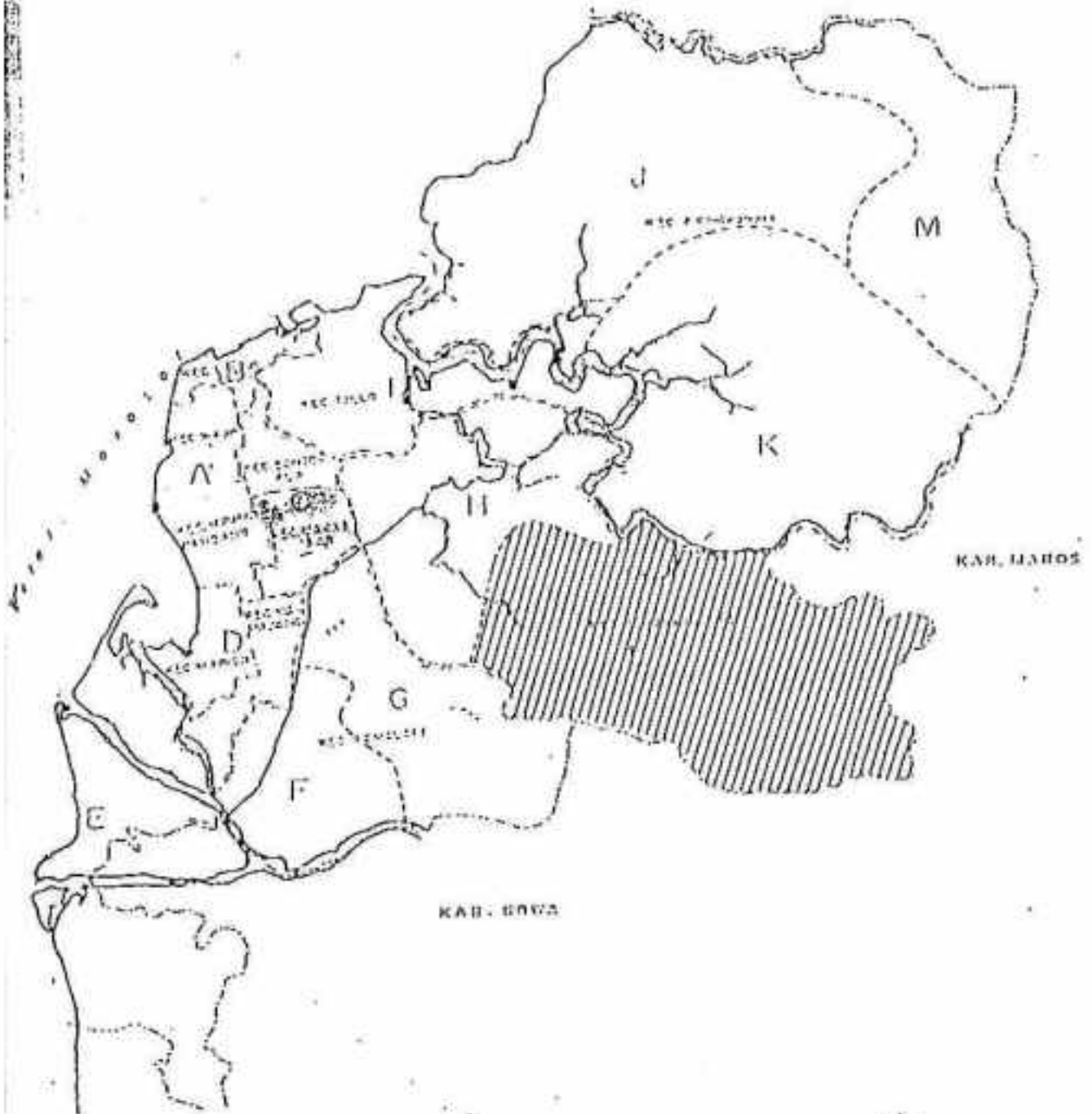
1. Pemerintah sebaiknya memberikan solusi yang terbaik dalam hal lapangan pekerjaan baik berupa tempat bekerja, pemerataan pendapatan, maupun system kerja.
2. Semua pihak terkait, khususnya lembaga atau instansi yang menangani persoalan buruh sebaiknya memberikan pelatihan-pelatihan dan bimbingan dalam memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa buruh.
3. Peneliti selanjutnya yang berminat hendaknya mengkaji lebih dalam mengenai hal-hal yang belum terungkap dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Ambo Enre. 1984. *Dasar-dasar Penelitian Sosial dan Kependidikan*. Ujung Pandang: FIP IKIP Ujung Pandang.
- Ancak. 1987. *Penyusunan Skala Pengukuran Sikap*. Yogyakarta: Pusat penelitian Kependudukan UGM.
- Aswar, S. 1986. *Sikap manusia, Teori dan Pengukurannya*, Yogyakarta: Liberty
- Fajar. 17 Juli 2009. *Pelabuhan yang Hilang dari Peta Perdagangan Dunia*. Makassar
- Kaharuddin. 2001. *Pengemis Jalanan Suatu Problema Sosial di Kota Makassar*. Makassar. Tesis. Program Pascasarjana UNM.
- Mattulada. 1997. *Kebudayaan Kemanusiaan dan Lingkungan Hidup*. Ujung Pandang Hasanuddin University Press.
- Notoatmodjo, S. 1997. *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Poetrawan, M. 1994. *Pengembangan Strategis Pembinaan Prilaku Masyarakat Sepanjang DAS Ciliwung dalam Memanfaatkan Air Sungai dan Melestarikan Lingkungan Hidup*. Laporan Penelitian. Jakarta: Program Pascasarjana IKIP Jakarta.
- Salim, A. 1995. *Manajemen Pelabuhan Niaga dan pelabuhan*. Jakarta: Pustaka jaya.
- Salim, Emil. 1984. *Perencanaan Pembangunan dan Pemerataan Pendapatan*. Jakarta: Inti Idayu Press.
- Sallatang. 1987. *Perubahan Prilaku dan Pola Pikir*. Ujung Pandang: Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap Sosiologi UNHAS.
- Sardiman, A.M. 2001. *Interaksi dan Motivasi Belajar Mengajar*. Jakarta: CV. Rajawali.
- Sarwono Sarlito, W. 1995. *Psikologi Lingkungan*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Simanjuntak. P. 1983. *Produktivitas Kerja, Pengetian dan Ruang Lingkupnya*. Prisma, 11/12 Edisi Nopember-Desember 1983
- Soemardjan, S. 1975. *Pengantar Antropologi*. Jakarta: Mutiara.

- Soerjono, Soekamto. 1989. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali.
- Slameto. 1995. *Belajar dan Faktor-faktor yang Mempengaruhinya*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Sunarto, Soemanto. 1993. *Pengantar Sosiologi*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Thoha. 1982. *Prilaku Organisasi*. Jakarta: CV. Rajawali.

PETA KOTA MAKASSAR



GAMBAR : PETA BAGIAN WILAYAH KOTA (BWK)
KOTAMADYA UJUNG PANDANG.
SUMBER : PEMDA KOTAMADYA UJUNG PANDANG (1997)


SKALA 1 : 300.000

LAMPIRAN 2
INSTRUMEN PENELITIAN
PEDOMAN WAWANCARA
POLA PERILAKU BURUH KAPAL TERHADAP PENUMPANG
DI PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR

A. KARAKTERISTIK RESPONDEN

1. Nama:
2. Umur:
3. Jenis Kelamin:
4. Status Perkawinan:
5. Asal Daerah:
6. Agama:

B. POLA PERILAKU BURUH KAPAL

1. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu tentang pola perilaku buruh kapal di pelabuhan Soekarno Hatta?
 - a. Baik
 - b. Tidak baik
2. Bila pendapat Bapak/Ibu bahwa pola perilaku buruh kapal baik, bagaimana bentuk perilaku buruh tersebut?
3. Bila pendapat Bapak/Ibu bahwa pola perilaku buruh kapal tidak baik, bagaimana bentuk perilaku buruh tersebut?
4. Apakah semua buruh kapal mempunyai perilaku baik?
 - a. ya
 - b. tidak
5. Bila ya, kapan buruh kapal itu dapat berperilaku baik?
6. Bila tidak, kapan buruh kapal itu berperilaku tidak baik?
7. Apakah yang dilakukan penumpang, bila buruh kapal berperilaku baik?
8. Bagaimana reaksi penumpang, bila buruh kapal berperilaku tidak baik?



9. Apakah buruh kapal pernah berperilaku terhadap penumpang yang sifatnya melanggar hukum?
 - a. ya
 - b. tidak
10. Bila ya, apakah buruh kapal tersebut diproses sesuai hukum yang berlaku?

C. FAKTOR SOSIAL EKONOMI

1. Bagaimana tingkat pendidikan buruh kapal?:
2. Bagaimana rumah tempat tinggal buruh kapal?:
3. Berapakah jumlah seluruh anggota keluarga buruh kapal?:
4. Berapakah pendapatan buruh kapal perhari?:
5. Apakah pekerjaan lain, selain buruh kapal?:
6. Berapakah jarak tempat tinggal dengan tempat kerja?:
7. Berangkat kerja dengan menggunakan apa?:.....
8. Keterampilan apa saja yang dimiliki buruh kapal?:.....
9. Apakah konsumsi/makanan buruh kapal dibawa dari rumah atau dibeli di luar rumah? :.....
10. Bagaimana pergaulan buruh kapal dirumah dan di tempat kerja?:.....
11. Apakah keadaan ekonomi mempengaruhi perilaku buruh kapal?

D. FAKTOR MOTIVASI

1. Apakah yang mendorong buruh kapal melaksanakan pekerjaan dipelabuhan?
 - a. terpaksa
 - b. ikut-ikutan
 - c. ambil kesempatan
 - d. sesuai kemampuan
2. Faktor-faktor apa saja yang mendorong buruh kapal melaksanakan pekerjaan di pelabuhan?

3. Apakah kebutuhan ekonomi keluarga mendorong buruh kapal melaksanakan pekerjaan di pelabuhan?
4. Apakah kemajuan teknologi mendorong buruh kapal melaksanakan pekerjaan di pelabuhan?
5. Apakah pendidikan anak mendorong buruh kapal melaksanakan pekerjaan di pelabuhan?

E. FAKTOR MASYARAKAT SEKITAR

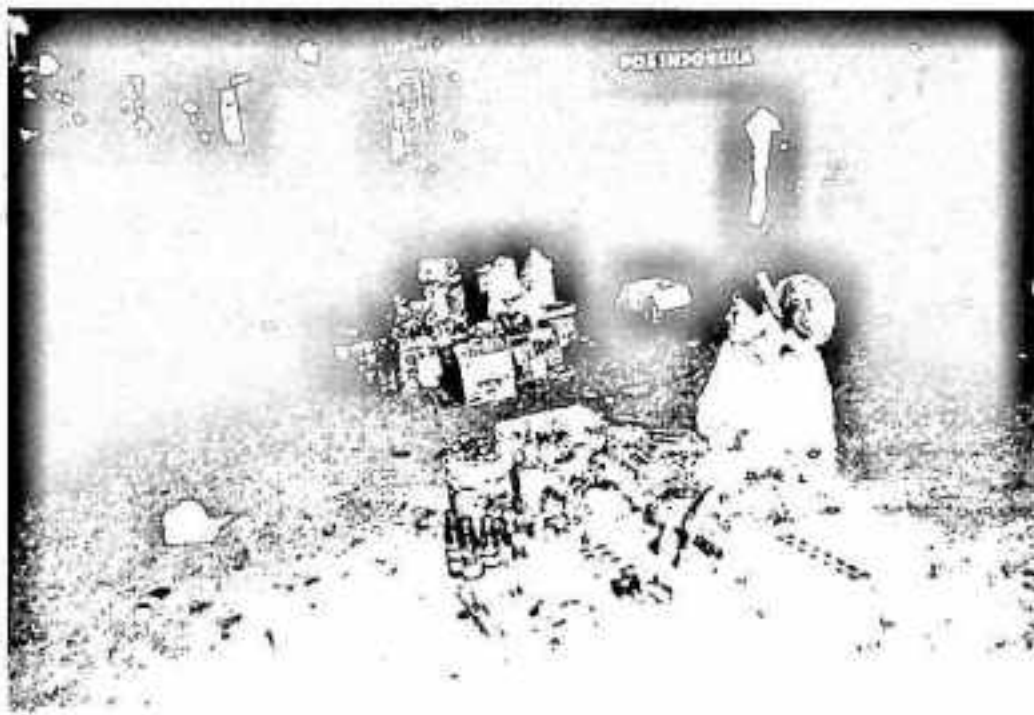
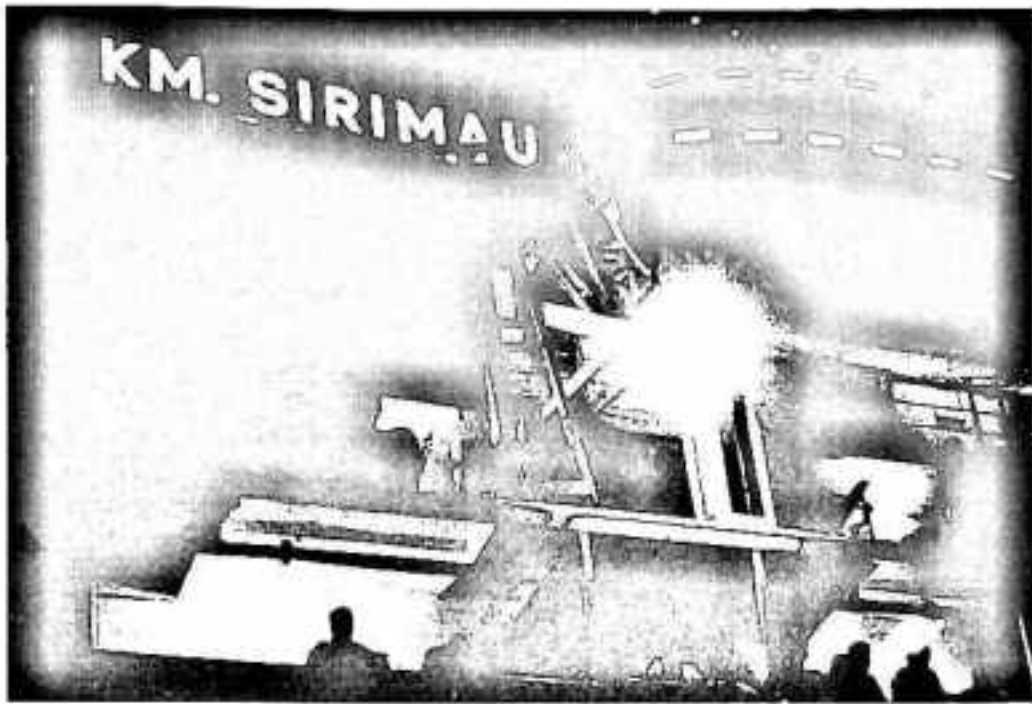
1. Apakah masyarakat sekitar pelabuhan melaksanakan kegiatan yang dilihat oleh buruh kapal?
2. Kegiatan apa sajakah yang dilaksanakan oleh masyarakat sekitar pelabuhan?
3. Apakah buruh kapal dapat merasakan hasil kegiatan masyarakat sekitar pelabuhan?
4. Apakah kegiatan masyarakat sekitar pelabuhan mempengaruhi perilaku buruh kapal?
5. Bagaimana bentuk perilaku buruh yang dipengaruhi oleh kegiatan masyarakat sekitar?

LAMPIRAN 3

DAFTAR INFORMAN

NO.	NAMA	UMUR (tahun)	PEKERJAAN
1.	Muh. Arif	45	Polisi
2.	Ahmad R	41	Buruh
3.	Lambaso	28	Penjual
4.	Lukman	46	Buruh
5.	Syamsuri	29	Polisi
6.	Eko Rahmat	32	Buruh
7.	Surahmi	38	Penjual
8.	Dg. Rasyid	48	Buruh
9	Nurdin	30	Buruh
10.	La Tandi	34	Buruh





DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR ADMINISTRATOR PELABUHAN MAKASSAR

NOMOR :

1185

Tanggal : 20-08-2009

Surat Dari : Badan Kesatuan Bangsa

Nomor : 070/4109-11/BKAB/SS

20/08-09
PH 3181 76 1 091
AD.MKS-09

Tanggal : 19-08-2009

Perihal : REKOMENDASI PENELITIAN

BAGIAN / BIDANG	DISPOSISI	PARAF / TANGGAL
<input checked="" type="checkbox"/> KABAG TATA USAHA <input checked="" type="checkbox"/> KABID KPLP <input checked="" type="checkbox"/> KABID LALAN DAN KEPELABUHANAN <input type="checkbox"/> KABID KELAIKLAUTAN KAPAL	<p>Maha Periksa</p> <p>ahri lanjut, D banta A</p> <p>kepada / kaur Dita</p> <p>Alexi Senca di sporati</p> <p>Apel uk. PL kera</p> <p>Rita fby Duta Duta Sepuluhnya</p>	<p>20/08-09</p> <p>20/08-09</p> <p>21/8 09 Hukum/Duta</p>

CATAN LAIN - LAIN :



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
BADAN KESATUAN BANGSA

Jalan Jenderal Urip Sumoharjo Nomor 269 Telepon (0411) 453046, 444884
MAKASSAR 90231

Makassar, 19-08-2009

Nomor : 070/4109-III/BKB-SS
Sifat : Biasa
Lampiran :
Perihal : Rekomendasi Penelitian

Kepada
Yth. KEPALA ADMINISTRATOR PELABUHAN
MAKASSAR (ADPEL)

Di -

MAKASSAR.

Berdasarkan Surat Dekan FISIP UNHAS Makassar No.5684/H4.10.1/PL.02/
2009 tanggal 14 Agustus 2009,
Dengan ini disampaikan kepada Saudara bahwa yang tersebut di bawah ini :

Nama : SUCHRY ZULKARNAEN
Tempat/Tanggal Lahir : Watampone, 04 Februari 1984
Jenis Kelamin : Laki laki
Pekerjaan : Mah. FISIP UNHAS Mks.
Alamat : Kompleks Perum.Hj. Kalla Blk.C2 No.35 Panaikang Mks.

Bermaksud akan mengadakan Penelitian di daerah/Instansi Saudara dalam rangka penyusunan skripsi
dengan judul :
"POLA PERILAKU BURUH KAPAL TERHADAP PENUMPANG DI PELABUHAN SOKARMO-HATTA".

Selama : 2 (dua) Minggu tmt.20 Agust.2009 s/d 04 Sept. 2009
Pengikut/Peserta : Tidak Ada

Sehubungan dengan hal tersebut diatas pada prinsipnya kami dapat menyetujui kegiatan tersebut
dengan ketentuan :

1. Sebelum dan sesudah melaksanakan kegiatan kepada yang bersangkutan harus melapor kepada Bupati/Walikota, Cq. Kepala Kantor/Badan Kesbang setempat apabila kegiatan dilaksanakan di Kabupaten / Kota.
2. Penelitian tidak menyimpang dari izin yang diberikan.
3. Mentaati semua Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan mengindahkan Adat - Istiadat daerah setempat.
4. Menyerahkan 1 (satu) exemplar Copy hasil Skripsi kepada Gubernur Sulawesi Selatan cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa Provinsi Sulawesi Selatan.

Demikian untuk mendapatkan perhatian.

An. GUBERNUR SULAWESI SELATAN
KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA
P. Kabid Permasalahan Strategis Daerah



DRS. H. MUCHTAR JURUMIAH

Pangkat : Penata Tk. I

Nip : 19541231 197603 1 033

Tembusan :

1. Dirjen Kesbang dan Politik Depadagri Di Jakarta
2. Gubernur Sulawesi Selatan (sbg. Lap) di Makassar
3. Pangdam VII/Wrb di Makassar
4. Kapolda Sulsel di Makassar
5. Dekan FISIP UNHAS MXS.
6. Sdr. Suchry Zulkarnaen.
- 7.
- 8.
9. Arsip